LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMTS — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

4 Avril 1903. — N° 238
Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

SANTOS-DUMONT DÉJEUNE A DEUX MÈTRES AU-DESSUS DU NIVEAU... DU PARQUET !

M. Santos-Dumont est tellement accoutumé à vivre entre ciel et terre qu'il ne pourrait savourer un déjeuner servi à 70 centimètres au-dessus du parquet, comme pour le commun des mortels. Aussi, sa table à manger est-elle haute de 2 mètres et l'on ne peut y prendre place qu'en escaladant les chaises — spéciales on le pense — au moyen d'une petite échelle qui sert également au domestique à présenter les plats. C'est à cette table originale, installée près de la fenêtre dans la salle de billard, que le célèbre aéronaute prend tous ses repas. Mais ses convives sont quelquefois embarrassés, au premier moment.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ENTRE NOUS

DANS *quelques jours, la* Vie au Grand Air *entrera dans sa sixième année d'existence. C'est en effet le 18 avril 1898 que parut son premier numéro.*

Et, depuis cette époque, nous n'avons cessé de multiplier nos efforts pour satisfaire nos lecteurs, pour améliorer, de jour en jour, cette publication qui, dès sa naissance, avait trouvé dans le monde du sport l'accueil le plus chaleureux et les encouragements les plus enthousiastes.

Aujourd'hui, la Vie au Grand Air *est devenue* **un superbe magazine**, *la* **revue idéale du sportsman**, *et, nous pouvons le dire sans crainte d'être démentis, elle est, dans le monde entier, le* **seul magazine hebdomadaire de tous les sports**.

En aucune occasion, nous n'avons reculé devant des suppléments de dépenses, pour donner satisfaction à la clientèle de sportsmen qui, chaque semaine, attendent avec impatience l'apparition de la Vie au Grand Air.

Pour **Paris-Vienne**, *ce sont deux éditions successives, sorties coup sur coup, qui sont venues tenir nos lecteurs au courant des péripéties de la grande épreuve. Les moteurs des voitures avaient à peine eu le temps de se refroidir, que la* Vie au Grand Air *publiait déjà l'arrivée du gagnant. Une autre fois, c'est* **Santos-Dumont**, *dont, au lendemain de son voyage autour de la Tour Eiffel, un numéro spécial retraçait l'histoire.*

C'est, dans d'autres circonstances plus pénibles, les drames **Sévero**, **de Bradsky**, *dont moins de 24 heures après la chûte, nous reproduisions les lugubres photographies avec tous les détails de la terrible catastrophe qui venait de les anéantir au milieu de leurs espérances.*

Au début de cette année, nous venons, par un nouveau sacrifice, offrir à nos lecteurs

20.000 francs de Prix

pour une série de concours dont ils ont trouvé plus haut les conditions.

Nous leur offrons en outre

1 chance sur 100

de gagner

Une Voiture Automobile

de 6.000 francs.

dont ils ont pu admirer, sur la couverture de ce numéro, la photographie.

Mais, si nous consentons à nos abonnés et à nos lecteurs de tels sacrifices, il n'est que juste que nous leur demandions quelque chose en échange.

Ce que nous leur demandons, c'est bien simple, c'est de continuer à acheter la Vie au Grand Air, *c'est de la faire connaître autour d'eux, de la propager dans leur entourage, de nous amener de nouveaux lecteurs, de nouveaux abonnés.*

Ils n'auront tous qu'à y gagner, car en amenant une augmentation de notre tirage, qui s'élève actuellement à 38 000 exemplaires, ils nous permettront d'apporter à notre revue une série d'améliorations nouvelles dont ils profiteront et auxquelles depuis longtemps déjà nous ne cessons de penser.

LES ÉDITEURS.

Notre prochain numéro contiendra en supplément

Une grande planche hors texte (30 × 50) en quatre couleurs.

LA VACHE CURIEUSE

reproduction d'une amusante estampe automobile de L. Lucien FAURE, un véritable tableau à faire encadrer.

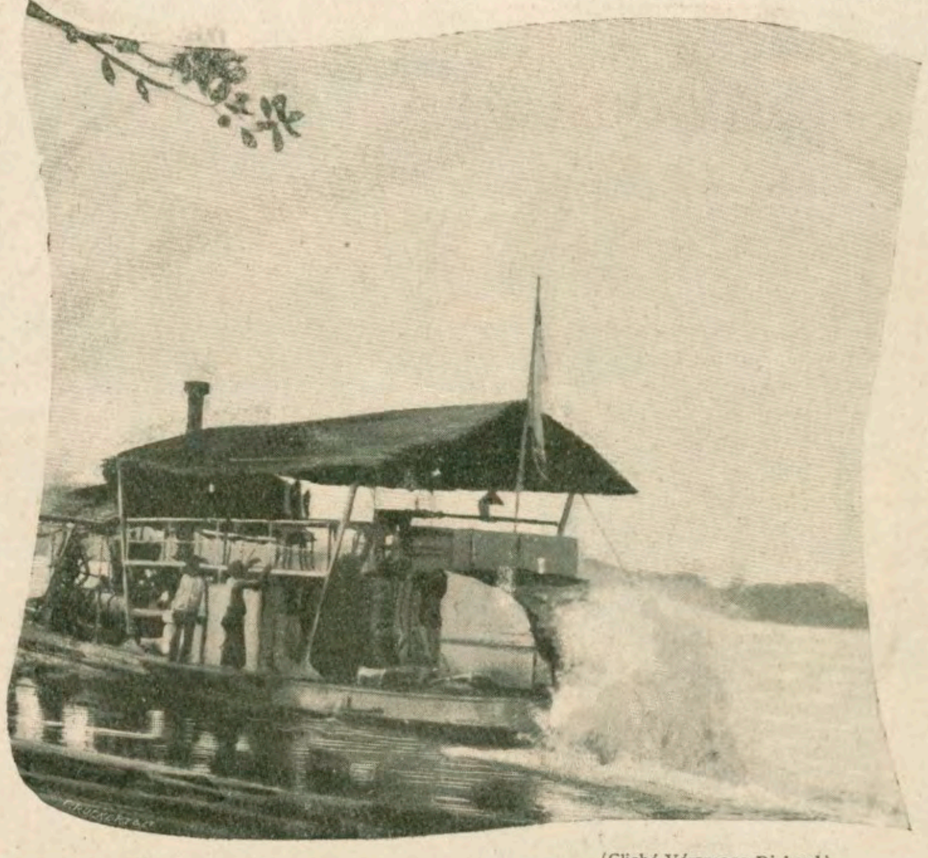
La réclamer aux marchands de journaux, avec le numéro du 11 avril, qui ne doit être vendu que

30 Centimes.

(Cliché Vérascope Richard.)

Un coin de marché à Palembang, au bord du fleuve le Mœsi.

Les pirogues des Malais remplacent les gondoles de Venise.



(Cliché Vérascope Richard.)

Un type de bateau à vapeur, à roue arrière, à faible tirant d'eau.

Ce type est usité à Sumatra, pour remonter les grandes rivières.

Comment j'ai traversé Sumatra en Automobile

par H. KAPFERER

Ingénieur civil des mines.

Nous contions naguère les exploits de chauffeurs en Afrique, à travers l'Algérie et la Tunisie.

Nous avons le plaisir d'offrir cette fois aux lecteurs de la Vie au Grand Air *mieux ou, du moins, plus excentrique, au sens géographique du mot.*

Nous extrayons d'un curieux journal de voyages de M. Kapferer, qui a traversé en automobile la grande île hollandaise de Sumatra, tout ce qui a trait à la partie automobile de ce voyage.

M. Kapferer est un chauffeur qui sait voir et peindre. Nous avons dû souvent, pour ne point sortir de notre cadre, laisser de côté des descriptions et des visions colorées. Ce qui reste c'est d'ailleurs assez, et l'on verra comment l'automobile a conquis la Malaisie et l'Extrême-Orient, et comment le progrès s'est manifesté ainsi, à 4.000 lieues des pays qui l'ont vu naître. Le récit de M. Kapferer, illustré de l'incontestable témoignage de la photographie, sera certainement un jour un des documents de la conquête du monde par l'automobile.

GEORGES PRADE.

(Cliché Vérascope Richard.)

Débarquement de la voiturette à Lœroc.

A 40 kil. en amont de Palambang, d'où part, à la fin de la partie marécageuse, la route de Mœara Enim.

30 septembre 1901 (Mœsi Ilir).

Que je vous raconte, à présent, ma fameuse randonnée automobile à travers la jungle de Sumatra, de Palembang à Lahat, en passant par Mœara Enim.

Le 12 septembre à 9 heures du soir, nous quittions Palembang. La journée avait été très fatigante. J'avais fait une minutieuse inspection des organes apparents et cachés de ma petite voiturette ; j'avais soigneusement ausculté le « changement de vitesse » et gargarisé d'huile le mystérieux « mouvement différentiel », caché au fond de son repaire et gardé par de farouches boulons, si farouches qu'on n'ose jamais les toucher. Enfin, j'avais examiné l'état des nerfs de la jeune coureuse, je veux dire les fils de l'allumage électrique et son compliqué cerveau : sa bobine et ses piles. Comme vous n'êtes pas spécialistes dans cette branche de la médecine mécanique, je passerai sous silence le rodage des soupapes et la vérification des pneus, et bien d'autres choses qui, toutes, demandent de l'huile, cette panacée universelle.

Enfin, tout était en bon ordre à 4 heures du soir ; les outils étaient dans le coffre, en compagnie de pièces de rechange, car je prévoyais qu'en cas de panne en pleine jungle, les ateliers de réparation brilleraient par leur absence.

La place généralement réservée au boy malais, en arrière, était occupée, cette fois, par nos deux valises,

(Cliché Vérascope Richard.)

Une grande pirogue.

Munie du propulseur amovible universel avec moteur De Dion, naviguant au clair de lune sur le Mœsi.

C'est sur une de ces grandes prawds que nous avons embarqué la voiturette. Ce n'était pas trop commode, et j'ai bien cru un instant qu'elle allait faire le plongeon.

Enfin ça y est, nous calons les roues, nous nous glissons sous le toit de chacune, à l'arrière, et nos quatre pagayeurs se mettent à l'ouvrage. Il est neuf heures du soir, le flot monte, repoussé par la marée, et nous aide.

Une petite lanterne est posée à l'avant de notre embarcation et lentement, trop lentement à notre gré, nous glissons parmi les lumières qui brillent aux deux rives de Palembang.

Les maisons flottantes succèdent aux maisons flottantes, toutes pareilles ou à peu près. Un toit surbaissé en feuilles nattées cache presque entièrement la muraille en bois, et le tout est bâti sur un radeau de bambou amarré à la rive.

Mais, à cette heure tardive, tout est fermé, la vie est endormie. Seuls, avec quelques pêcheurs aux lanternes, nous animons la rivière. Et bien-

(Cliché Vérascope Richard.)

Près de Mœara Enim, sur les terrains de forages de pétrole.

La voiturette se repose sous la maison. Le cuisinier chinois la contemple avec admiration.

solidement attachées, et qui renfermaient le strict nécessaire pour huit jours d'absence, c'est-à-dire. quelques vêtements blancs, des vêtements de nuit, objets de toilette, des couvertures légères et quelques menus objets.

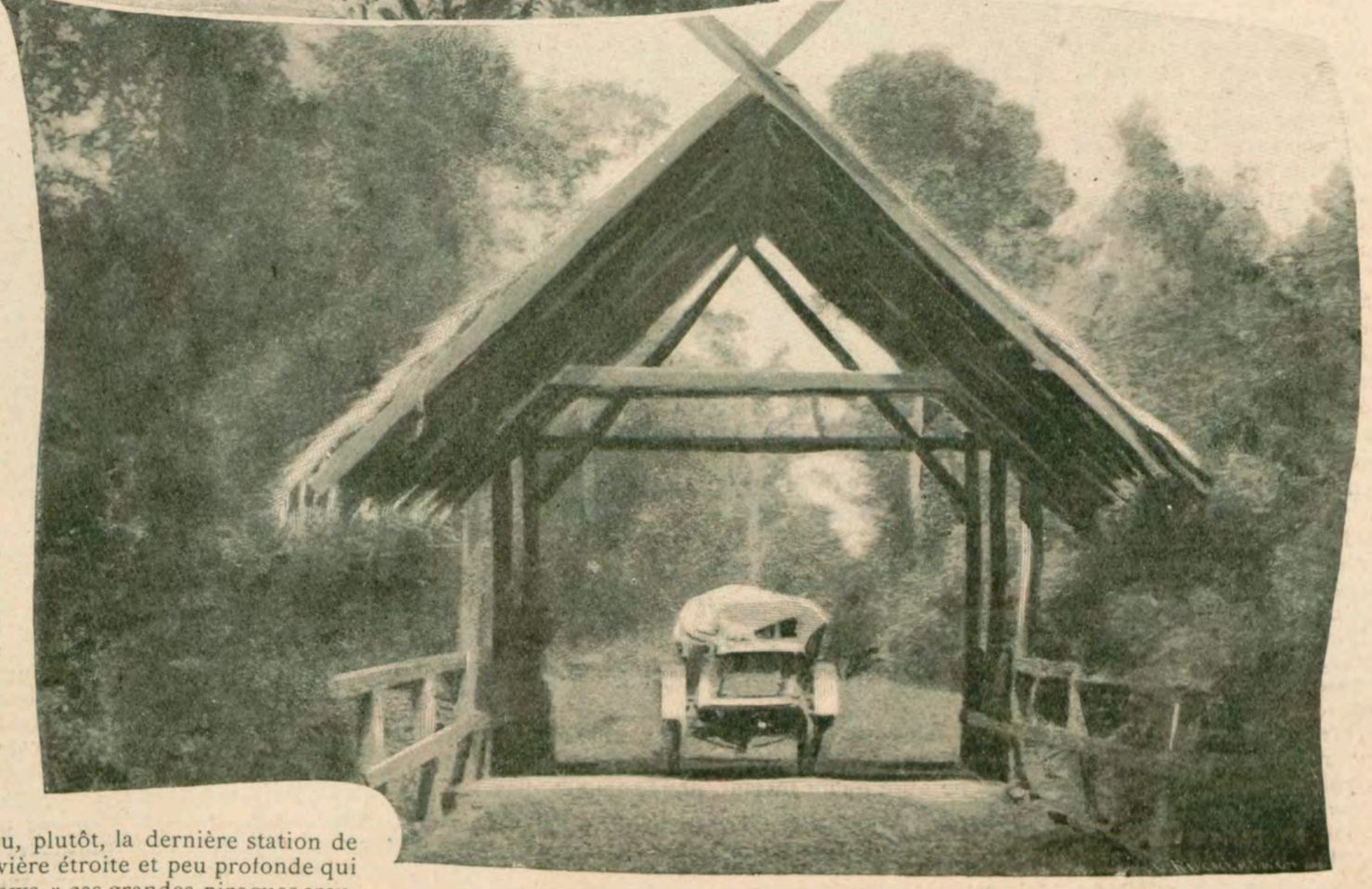
En dessous, sur le plancher, étaient ficelés deux bidons de fer-blanc ayant jadis contenu du pétrole marque Bnito, et remplis de « benzine » à 700, soit 40 litres environ, plus les 15 litres du réservoir, qui portaient notre provision totale à 55 litres. Or nous n'avions que 400 kilomètres à parcourir. Enfin, nous emportions encore quelques boîtes de conserves et des couverts.

K..., mon compagnon, avait mon Winchester en vue de possibles tigres, et moi mes lunettes contre les moustiques probables.

Mœara Enim est à 185 kilomètres de Palembang.

Il y a bien une route (?) de Palembang à Mœara Enim, mais sur 40 kilomètres, à partir de Palembang, cette route n'existe plus ; elle est « morte », disent les Malais. La vaste étendue marécageuse qui enveloppe Palembang, a peu à peu englouti ce morceau de route, sorte de chemin sur pilotis, si difficile à construire.

Force nous fut donc d'aller par eau gagner la vraie route qui commence à Lœroq, la première ou, plutôt, la dernière station de pompe de Mœara Enim. On y va par une petite rivière étroite et peu profonde qui ne se laisse absolument remonter que par des « praws, » ces grandes pirogues creusées dans un seul tronc d'arbre et qui, enfonçant à peine dans l'eau, semblent glisser à sa surface.



(Cliché Vérascope Richard.)

En pleine jungle.

Un arrêt sous un pont couvert, protégé ainsi contre les effroyables pluies qui tombent si fréquemment dans cette région.

(Cliché Vérascope Richard.)

Maison d'habitation en pleine jungle.

M. H. Kapferer partant pour le Bush.

tôt les dernières lanternes en papier, les dernières maisons sont atteintes; nous quittons Palembang, et nous glissons doucement sur le Mœsi noir, sous un ciel sans lune.

La nuit est mélancolique ; nos Malais se renvoient par bouffées un chant triste, comme sont tous ces chants orientaux, modulé d'une voix de tête. Et le léger bruit de la pagaie dans l'eau vient scander leur récit plaintif.

Que disent-ils? Je n'en sais rien, je ne puis les comprendre, et, du reste, ma pensée est bien loin d'eux, par delà les mers, de l'autre côté de l' « Eau grande », comme disent les Malais. Dans l'obscurité, à l'avant, se devinant à peine, la silhouette de la voiture automobile, bien sage.

Je m'endors bientôt au fond de la praw, sur une natte — couche bien dure pour mes hanches un peu saillantes — à côté de K..., étendu sur le dos, la bouche ouverte.

Enfin, il est une heure quand nous arrivons dans une petite crique, au fond de laquelle se cache un maigre village indigène.

L'eau est basse : c'est dans la vase boueuse qu'il faut débarquer la voiturette.

Grâce à quelques planches prudemment emportées, nous faisons tant bien que mal un chemin, et la voiture est hissée sur le rivage, prête à partir. Un tour de manivelle, le moteur s'ébroue joyeusement ; tout va bien ? En route ! En route doucement, car ce commencement du trajet est épouvantablement effondré. Heureusement nous arrivons bientôt à une route relativement meilleure. Elle n'est pas large et il faut une grande attention pour ne pas aller dans l'un des deux fossés qui la bordent.

Peu à peu, je m'y fais, et nous filons bientôt à une moyenne de 20 kilomètres à l'heure, grimpant des pentes herbeuses ravinées par les eaux, passant par-dessus les rondins de bois destinés à retenir un peu les terres. Ça va toujours !

Nous traversons les ponts de planches mal jointes qui tressautent avec un fracas de tonnerre. K..., au fond, a une peur bleue et se cramponne nerveusement dans les descentes rapides et les tournants brusques. Le Touring-Club ferait bien d'envoyer quelques-uns de ses poteaux : « Cyclistes, attention ! » Il y a quelques lacets extravagants et, deux ou trois fois, c'était bien juste.....

Mais nous allons toujours sans encombre sous les grands arbres qui nous masquent un peu le soleil. Les lianes forment des guirlandes le long du chemin, et leur feuillage nous frôle avec un joli bruit. Les singes bondissent de terreur et s'élancent à corps perdu dans la feuillée. Nous filons toujours, dédaigneux, au teuf-teuf régulier du moteur. Un gros sanglier traverse la route à quelques mètres devant nous. K..., trop surpris, ne le tire pas !

Voilà les cocotiers qui apparaissent avec leur plumeau verdoyant : c'est un « Kampong » indigène. Au bruit insolite, les habitants sont sortis des maisons et accourus sur la route derrière le fossé. Puis, à la vue du monstre blanc, inconnu, c'est une fuite éperdue des femmes et des enfants.

C'est évidemment le diable qui survient. Et mes énormes lunettes noires ne sont pas pour les rassurer. Les hommes, très étonnés, regardent avec plus de calme passer la « voiture ouragan », mais la vision ne dure qu'un instant, nous sommes déjà hors de vue.

On en parlera longtemps dans le village.

Plus loin, dans un autre Kampong, nous nous arrêtons pour prendre un peu d'eau. Celle qu'on nous apporte est sale et boueuse. Je vide le contenu d'une noix de coco dans le cylindre. On nous entoure, très intéressé. On discute à perte de vue et comme on ne voit pas le moteur, dissimulé dans le capot, on est très intrigué. A une question du Hadji, le prêtre, le savant du village qui connaît tout, car il a fait le pèlerinage de la Mecque, je réponds qu'il y a trois grands chevaux et un petit (des chevaux en fer) enfermés dans la boîte, et la stupéfaction de reprendre de plus belle.

Et en route de nouveau pour arriver avant six heures à la deuxième station de pompe de Mœara Enim, à Liman. Quatre-vingts kilomètres en moins de quatre heures, étant donné l'état invraisemblable du chemin, ce n'est pas trop mal !

Le soleil, l'énervement m'ont donné une forte migraine, et je suis bien heureux de m'étendre dans un bon lit, dans une jolie petite maisonnette bâtie tout en haut d'une colline boisée.

En bas, la station de pompe, qui transporte le pétrole, fait entendre le bruit cadencé de la grosse pompe qui envoie les millions par le tuyau de la pipe-line.

Et, luxe rare dans la jungle, nous avons de la lumière électrique.

J'oubliais un autre incident qui aurait pu nous arrêter sérieusement. Après une belle descente bien ravinée par les pluies, qui nous cahote terriblement, un ravin à franchir, et plus de pont, presque plus du tout de pont, seulement trois madriers vermoulus en travers. Heureusement, une équipe de Malais est occupée à la réparation. En un clin d'œil, quelques bambous coupés sont placés sur les madriers ; deux fortes nattes jetées sur le tout forment le tablier, et prudemment, à la première vitesse, je passe ce dangereux pont improvisé qui fléchit de toutes parts sous la voiturette. A Bandjar Sari, nous restons une journée à visiter les forages, dont trois donnent de beaux jaillissements de naphte très léger, le même qu'aux terrains (voisins) de la M. E. Vers une heure après midi, nous constatons avec terreur que nos vingt litres d'essence, dans notre bidon de réserve, se sont envolés. Un trou dans le fond du récipient, qui s'est produit je ne sais comment, et voilà notre provision de combustible perdue. Impossible de retourner à Palembang ! Comment faire ? Nous passons un sale moment, je vous prie de le croire ! Pas de bateau avant un mois, pas moyen de se faire envoyer de nouvelle benzine de Palembang !

Après un moment de perplexité assez compréhensible, il nous vient une idée. Si nous distillions du naphte d'une des fontaines, pour en recueillir de la benzine ! Oui, mais les appareils de distillation manquent absolument. Essayons ! Un vieux bidon de cinquante litres ayant jadis contenu de l'huile à graisser, voilà notre chaudière de distillation : nous y faisons pénétrer un tube d'un demi-pouce amenant la vapeur du générateur de forage que l'on met sous pression. Un autre long tube, d'un pouce, sort de la partie supérieure de notre bidon, pour s'allonger dans le lit d'un ruisseau et remonter au-dessus d'un entonnoir et d'une bouteille : voilà notre réfrigérant et notre chambre de jet. On remplit le bidon de naphte pris au robinet de la « Fontaine », et nous avons le plaisir de recueillir une essence d'odeur excellente.

Le retour à Lœroc, je ne vous le décrirai pas en détail. C'est la même route qu'à l'aller, mais nous la parcourons en un seul jour (8 heures).

Une panne nous arrête un bon moment ; après une foule de démontages et remontages vains, j'ouvre le carburateur : il était bouché à moitié par d'énormes sauterelles (que l'essence avait desséchées) aspirées sur la route.

. . . . . .

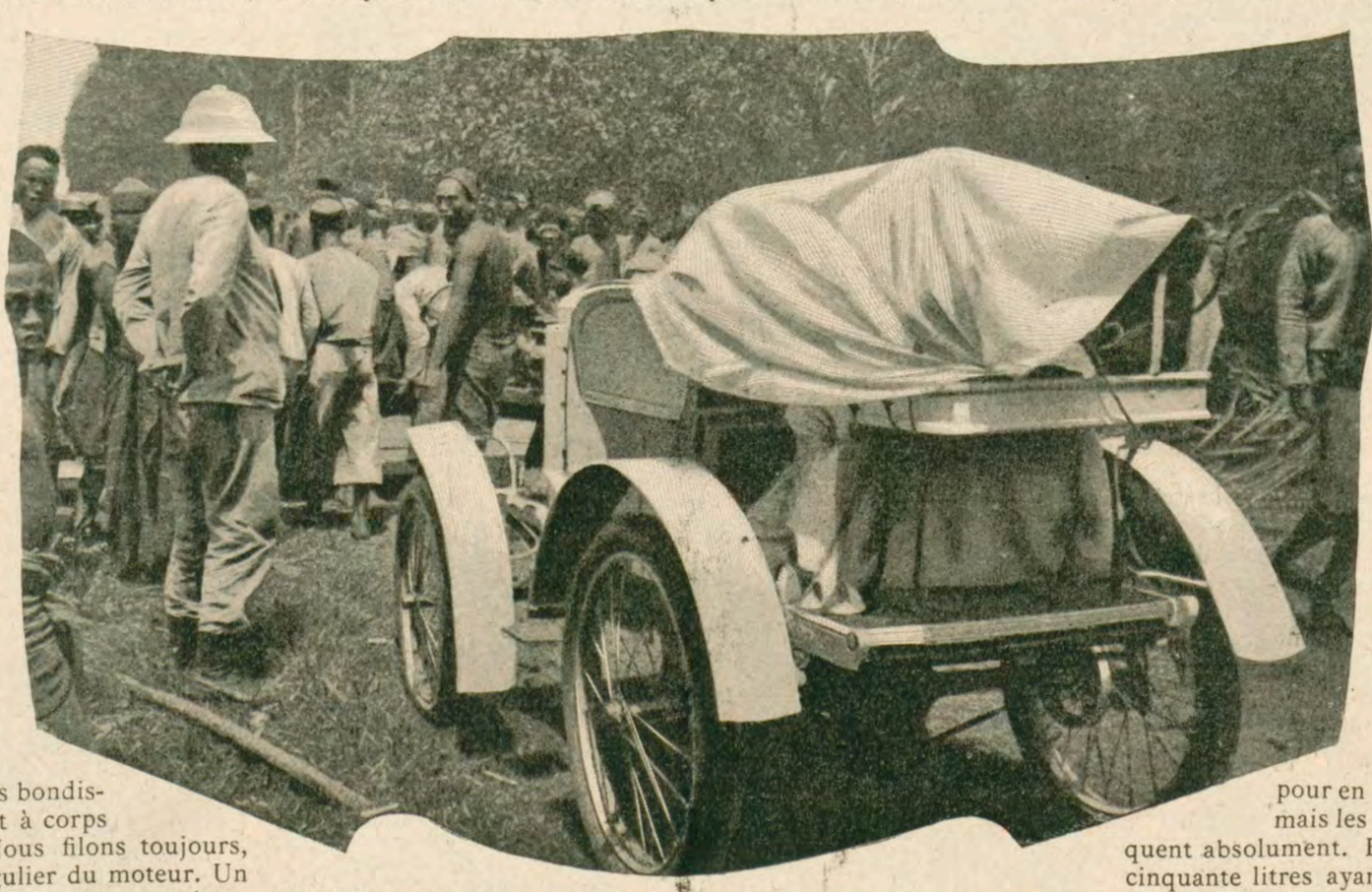
Le lendemain soir, nous étions de retour à Palembang.

H. KAPFERER.

(Cliché Vérascope Richard.)

Un forage pétrolifère jaillissant.

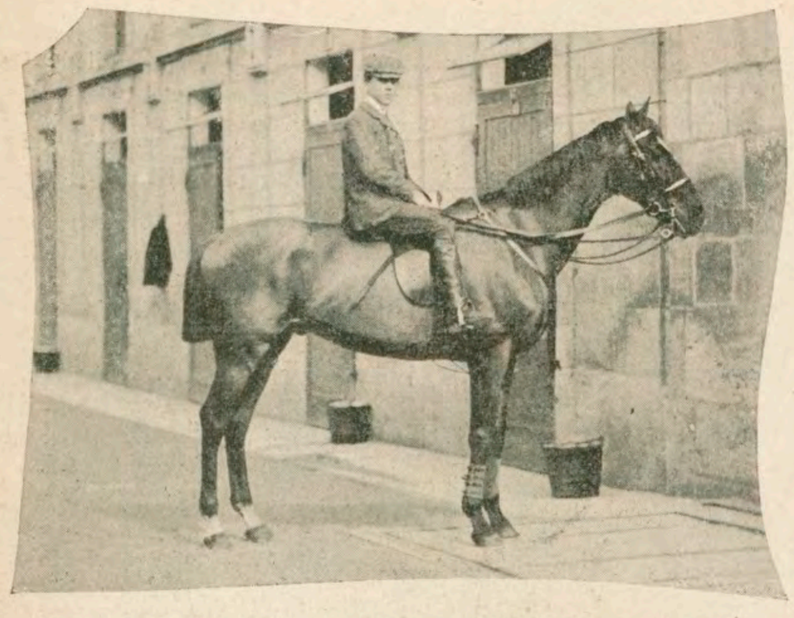
C'est cette source qui fournit aux voyageurs le Moto-Naphta nécessaire à leur retour.



(Cliché Vérascope Richard.)

Une panne grave

Un pont est effondré sur la route. Les Malais d'un Kampong voisin improvisent une passerelle de fortune.

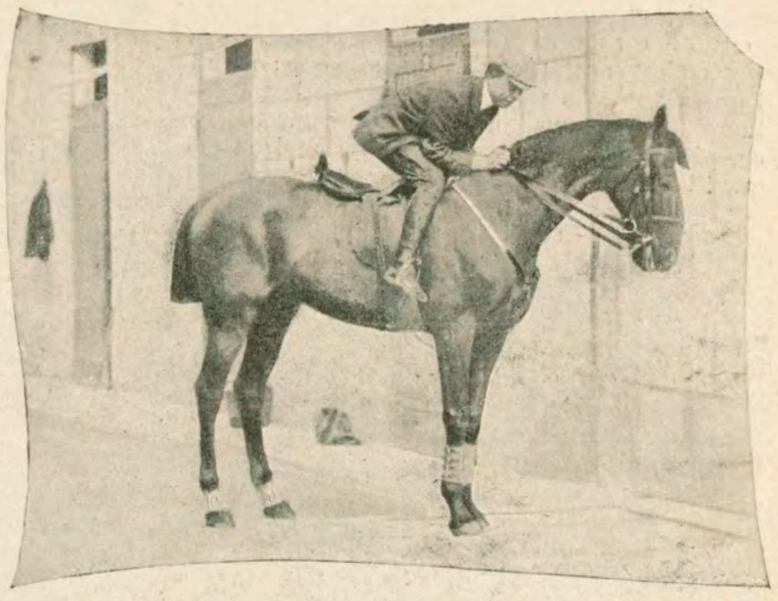


La pesée de l'avant-main d'un cheval monté « à l'anglaise ».
Le jeune Alec Carter, qui a bien voulu se prêter aux expériences a pris la position « à l'anglaise », l'avant-main du cheval seul est engagé sur la bascule; le poids constaté a été de 296 kilos.

La Monte Anglaise et la Monte Américaine

La question de la supériorité de la monte américaine sur la monte anglaise semble être tranchée au profit de la première, car les jockeys anglais — ceux assez jeunes pour pouvoir changer leur manière de monter — ont adopté la position « raccrocher sur l'encolure ». La question est trop intéressante au point de vue de l'avenir des courses pour que la Vie au Grand Air *n'y consacrât vas un numéro spécial.*

✪ ✪ ✪



La pesée de l'avant-main d'un cheval monté « à l'américaine ».
Alec Carter sur le même cheval monté « à l'américaine »; le poids constaté a été de 308 kilos.

On a cherché d'où venait cette nouvelle manière de monter, qui n'a certes rien d'agréable à l'œil et qui est très peu « cavalier » ; je me suis laissé dire que les Américains avaient pris cette monte aux nègres, qui l'avaient eux-mêmes prise aux singes, comme le cake-walk, du reste. Peut-être bien ; je serais cependant plutôt tenté de croire que, les Américains ayant vu les Indiens dans leurs jeux cavaliers, dans leurs courses guerrières à travers les pampas, monter presque à genoux sur l'encolure de leurs chevaux, se sont rendu compte que cette position permettait au cheval une plus grande vitesse. Vous souvenez-vous des fameux cavaliers Sioux qui faisaient partie de la troupe que Buffalo Bill amena à Paris en 1889? La représentation débutait par des courses dans ce vaste hippodrome à ciel ouvert ; eh bien, les Sioux, dans le finish, étaient cramponnés sur l'encolure de leurs chevaux, les genoux repliés, les talons touchant presque les fesses de l'homme. C'était la monte américaine sur des chevaux nus !

Lors des débuts en France des Américains, on chercha à expliquer leurs succès ; sans doute, on leur confia les meilleurs chevaux ; mais il y a autre chose : la résistance de l'air est considérablement diminuée, la position des mains très près du mors est plus régulière, et le cheval n'a pas à lutter contre la main, enfin, et surtout, l'arrière-main étant considérablement déchargé, l'impulsion produite par les membres postérieurs et, par suite, la vitesse sont augmentées. Comme inconvénient, on peut dire que le jockey placé à l'américaine n'a aucune assiette et se laisse facilement désarçonner au moindre écart, à la moindre incartade ; les exemples sont nombreux. D'autre part, on prétend, et non sans apparence de raison, que la monte américaine est la cause de l'usure prématurée des chevaux de courses, et qu'elle est cause d'accidents graves, comme ceux d'Holocauste et de Mavronero. Un compétent écrivain de la *Revue de cavalerie* a écrit sur ce sujet un article très documenté et fort justement raisonné qui l'a conduit à cette conclusion : *la monte américaine fait gagner des courses, mais elle abrège la carrière des cracks.* Nous avons eu la curiosité de faire des expériences comparatives de pesées de l'avant-main d'un cheval monté à l'américaine et monté à l'anglaise. Très aimablement, M. Chapard, le vétérinaire spécialiste de Chantilly, a bien voulu nous prêter l'appui de ses connaissances spéciales en hippisme pour mener à bien ces expériences. Les deux entraîneurs de MM. de Rothschild, J.-C. et F. Watson, ont mis à notre disposition chevaux et bascule à chevaux, et le jeune jockey Alec Carter s'est aimablement prêté à l'expérience ; nous manquerions à notre devoir en ne les remerciant pas ici. En même temps que le résultat des pesées, j'ai soumis à M. Marey, l'éminent membre de l'Institut, ancien président de l'Académie des sciences, l'article de la *Revue de cavalerie* dont les arguments sont, du reste, basés sur les théories de M. Marey sur le galop du cheval, et M. Marey a bien voulu formuler son opinion. M. Chapard, à son tour, est entré dans la lice, et enfin M. le président Magnaud, « le bon juge » et excellent sportsman, a jugé la monte américaine avec le bon sens que l'on connaît. A nos lecteurs de tirer de ces opinions les conclusions finales. Cependant, je ne souhaiterais pas qu'ils répondissent, comme un entraîneur de mes amis auquel je demandais s'il croyait que la monte américaine aurait une funeste influence sur l'élevage, ce mot cruel : « Bah ! la mère des chevaux n'est pas morte ! »

Chez le Professeur MAREY

de l'Institut, Ancien Président de l'Académie des Sciences.

Le professeur Marey est un des grands savants de notre époque ; c'est un modeste, si modeste même qu'on ose à peine lui rappeler qu'il est l'inventeur du cinématographe. Ses travaux de chronophotographie l'ont conduit à faire des études très curieuses et très intéressantes sur les mouvements dans les divers sports.

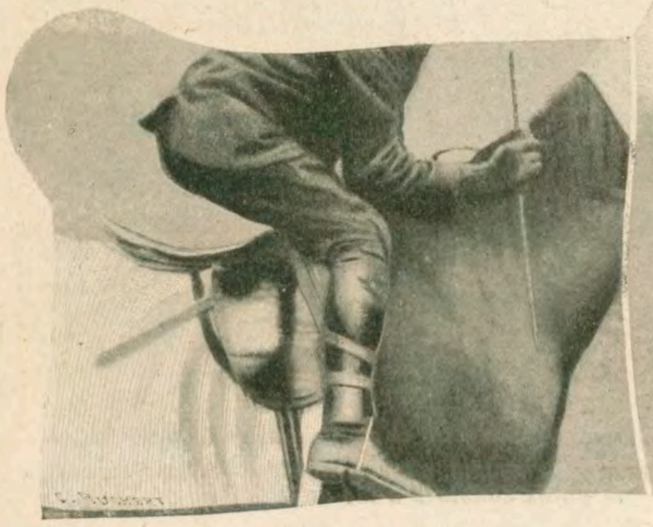
Les pesées que vous avez effectuées m'a-t-il dit, tout en donnant de précieuses indications, ne peuvent être très exactes. C'est évidemment très curieux de constater que l'avant-main d'un cheval monté par un jockey de 51 kilos, donne sur la bascule 296 kilos.

Jane Grey, de l'écurie Schickler, montée par l'apprenti Wells.
La monte américaine par un jockey anglais.

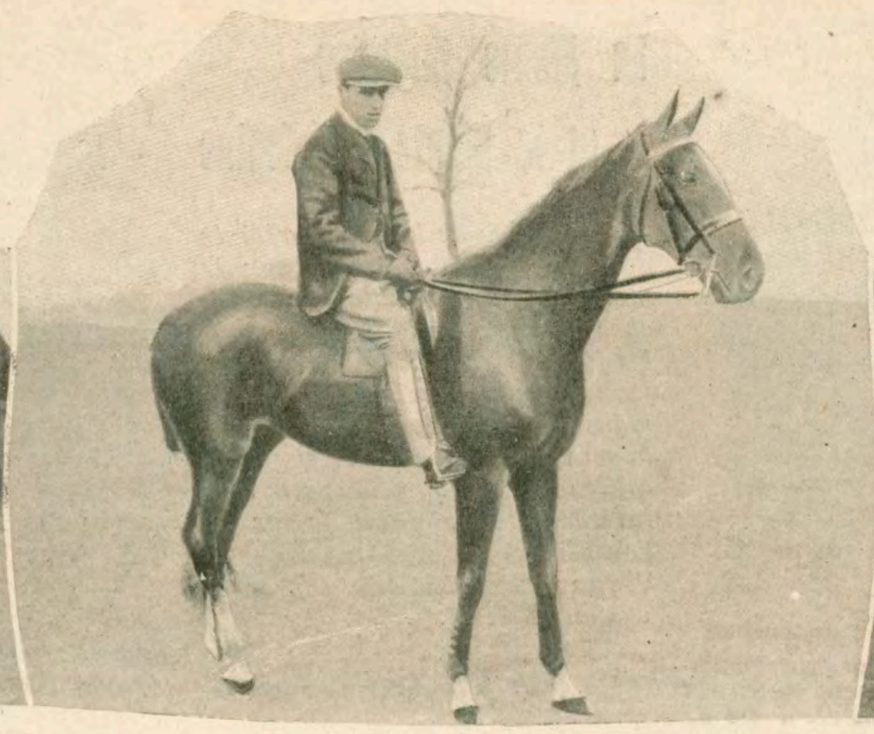
Senorita, de l'écurie Schickler, montée par le jockey O'Connor.
La monte américaine par un jockey américain.

Un galop sur la piste du Jockey-Club.
On peut remarquer que O'Connor monte beaucoup moins à l'américaine à l'exercice qu'en épreuve publique.

quand il est monté à l'anglaise et 308 kilos quand il est monté à l'américaine ; mais cette pesée n'est constatée qu'à l'état statique ; quand l'animal est en action, tout change. C'est absolument comme un homme qui, sur une balance, pèse 60 kilos au repos et pèse environ 140 quand il fait un effort pour sauter. Je me suis

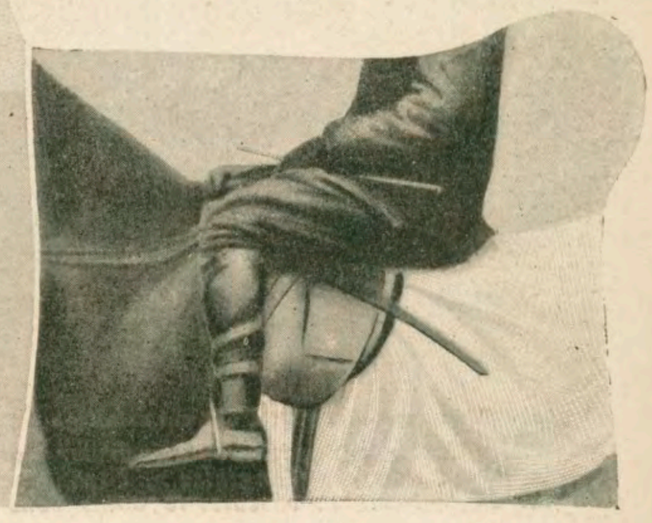


La position des jambes d'un jockey « à l'américaine », le cheval en mouvement.



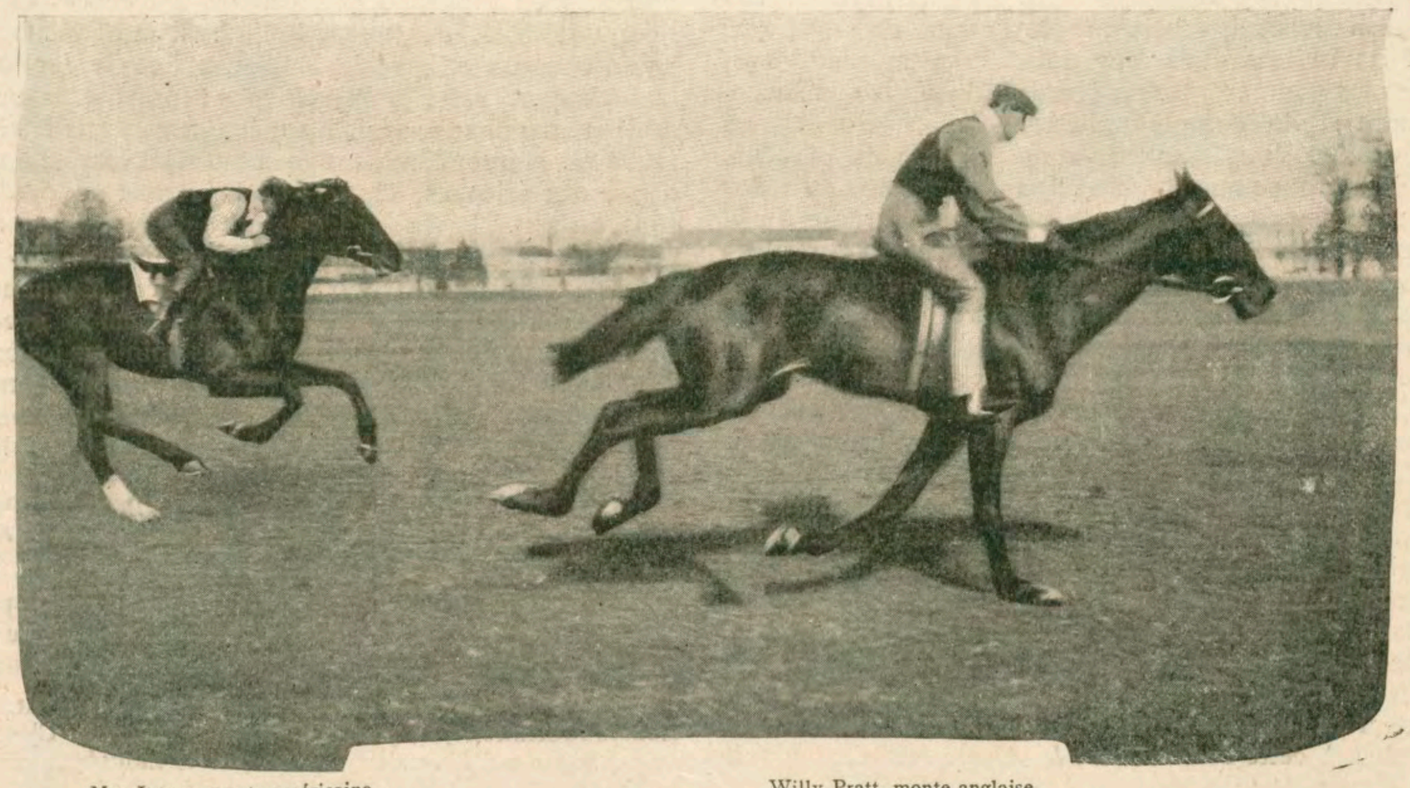
La monte anglaise.

Sur la piste du Jockey-Club. Willy Pratt sur son hack Pauline.



La position des jambes d'un jockey « à l'américaine », le cheval au pas.

déjà entretenu de cette question de la monte américaine avec le prince d'Arenberg, président de la Société d'Encouragement, et, sans une maladie qui m'a retenu trois mois au lit, j'aurais déjà fait des expériences comparatives à mon établissement du Parc des Princes ; je me propose, du reste, de les faire prochainement. D'ici là je ne puis guère me prononcer ; la chronophotographie nous renseigne pleinement sur l'augmentation ou la diminution de vitesse due à l'une ou l'autre manière de monter. A première vue, il me semble que la vitesse doit être augmentée par la position en avant du cavalier, mais dans quelle proportion ? C'est ce que je vous dirai d'ici deux ou trois mois. D'autre part, je crois que, par l'effet de la monte américaine, les battues du cheval — le galop de course est à *4* temps, il diffère du galop de chasse ou de manège — sont précipitées, moins étendues, mais leur nombre est augmenté.



Mac Intyre, monte américaine.

Willy Pratt, monte anglaise.

L'opposition des deux montes.

Un galop sur la piste du Château à Chantilly.

Quant à l'influence que peut avoir la monte américaine sur l'usure des membres des chevaux, on ne s'en apercevra que plus tard, et je verrai, par les pesées et les chronophotographies, si les membres fatiguent plus avec la monte américaine qu'avec la monte anglaise. Dans tous les cas, comme il est certain qu'un plus fort poids pèse sur les membres antérieurs, si un cheval galope toujours du même côté, le membre antérieur sur lequel il galope en souffrira.

Les constatations de M. Marey sont des plus intéressantes. Il m'avait, du reste, semblé déjà qu'avec la monte américaine les chevaux ne paraissaient pas s'étendre aussi bien qu'avec la monte anglaise et que le galop était plus précipité. Attendons les expériences auxquelles se livrera le professeur Marey dans le courant du mois de mai. La *Vie au Grand Air*, nos lecteurs peuvent en être certains, en donnera un compte rendu complet accompagné de la série des chronophotographies qui seront prises au laboratoire du Parc des Princes.

Chez le President Magnaud.

Voici d'autre part l'opinion du président Magnaud :

Mon impression sur la monte américaine et la monte anglaise ? La monte américaine, d'après laquelle le cavalier s'installe à peu près sur le garrot et fait porter tout son poids sur l'avant-main, a pour résultat de déplacer le centre de gravité naturel du cheval. Celui-ci, sous peine de se laisser choir en avant, pendant le très court espace de temps où, au galop, tous ses points d'appui ont quitté le sol, est dans l'obligation physique de précipiter l'action de ses membres antérieurs, d'où il résulte que, par nécessité et par instinct, l'animal ainsi monté, fût-il très froid, très lent à se mettre sur ses jambes ou très paresseux, saute tout de suite dans tout le train qu'il peut avoir. Il file sans effort apparent et avec d'autant plus de facilité que le rein et l'arrière-main, siège du moteur-propulseur, dégagés de tout poids, fonctionnent en toute liberté.

Pas besoin de le secouer, pas besoin d'utiliser les aides, et cela est au mieux des intérêts de sa bouche. Il va... il va ainsi tant qu'il peut, presque sans pouvoir se refuser aux sollicitations de son cavalier, et gagne... si aucun autre cheval, monté d'après la méthode anglaise, ne le rejoint, ce qui se produit assez fréquemment.

Mais si ce rapproché se produit, je crois que, à égalité de qualité, le cheval monté à l'américaine, dont la totalité d'énergie se dépense depuis le départ, où il est en quelque sorte en pleine allure, sera incapable de résister à l'assaut d'un adversaire monté d'après la méthode rivale, c'est-à-dire par un cavalier mieux assis, dont la position bien équilibrée, quoique infléchie légèrement en avant pour dégager le rein et donner moins de prise à l'air, lui permettra de prendre sur ses bras vigoureux et sur le mors ce cinquième point d'appui si nécessaire à la tête pendant le suprême effort du *finish*.

En un mot, je crois qu'à la lutte la méthode anglaise triomphera ; mais la caractéristique de la monte américaine est précisément d'esquiver cette lutte, où tant de chevaux laissent leur cœur et leurs tendons.

Il va sans dire qu'au point de vue esthétique je n'ai aucune considération pour la monte américaine où le cavalier figure assez bien le singe qu'on lâche, dans les cirques, cramponné à la crinière d'un poney au galop... Mais cela n'a rien à voir dans la question, les courses étant des épreuves de vitesse et non de haute école.

La monte américaine.

Mac Ginn sur Weeping Willow, à M. Balli.

Chez le Vétérinaire Chapard

M. Chapard, le compétent vétérinaire de Chantilly, nous dit en substance :

Comme le poids qui pèse sur l'avant-main du cheval augmente non point proportionnellement, mais dans une proportoin supérieure, il vaut toujours mieux employer un jockey de poids très léger ; car la surcharge pèse alors, non point sur l'avant- main, mais sur les reins du cheval, par conséquent sur l'arrière- main. Aussi, il me semble, à première vue, que le poids qui pèse sur l'avant-main ne doit pas être sensiblement supérieur avec un jockey américain.

Quant à l'usure des membres et aux claquages, ils ne sont point plus fréquents ; les cas que j'ai eus sont plutôt dus aux méthodes d'entraînement qu'à la monte. L'avenir nous apprendra si la monte a de funestes influences sur l'élevage ; mais ne croyez-vous pas que, grâce à cette monte, il se produira une sélection et qu'alors disparaîtront vite les chevaux dont les membres sont insuffisants et qui ne donneraient que de mauvais reproducteurs?

Les expériences de M. Marey et l'avenir nous apprendront qui a raison.

PAUL MÉGNIN.

Face intérieure.

Vue du talon.

Face extérieure.

Le pied de Huret, photographie prise le 15 Mars dernier.

La Fin d'un Champion

Les premiers jours de sa convalescence.
Huret descend les marches de sa maison avec des béquilles.

Nos lecteurs nous saurons gré de leur donner quelques documents photographiques sur l'un des drames les plus navrants de l'histoire cycliste : Huret, le roi du grand fond, estropié en piste par la motocyclette qui entraînait un autre roi du ciment, Jimmy Michaël.

◔ ◔ ◔

La séance d'entraînement au Parc des Princes touche à sa fin. La journée, en ce dernier mois d'été, a été tiède et parfumée. Les athlètes ont senti leurs muscles plus souples, leur mécanisme plus aisé. Déjà, les coureurs de vitesse sont rentrés dans leur cabine ; seuls, deux hommes tournent encore, follement, derrière leurs motocyclettes rapides.

Puis l'un d'eux, le plus grand, le plus âgé, se redresse sur sa machine. Son travail est terminé. Mais, se ravisant soudain, il crie à son entraîneur qui a également ralenti :

— Allons ! il fait bon aujourd'hui, je me sens du courage. Encore deux ou trois tours, à toute vitesse !

L'homme reprend sa course vertigineuse.

Et tout à coup, dans le petit virage, on le voit soudain faire une embardée, — un pneumatique vient d'éclater, — puis rétablir son équilibre et enfin mettre pied à terre sans tomber. Il est sauvé !

Non, il est perdu ! car l'autre bolide arrive sur lui à toute vitesse, lui fauche littéralement le pied gauche et le couche sur la piste comme le moissonneur fait d'un épi de blé.

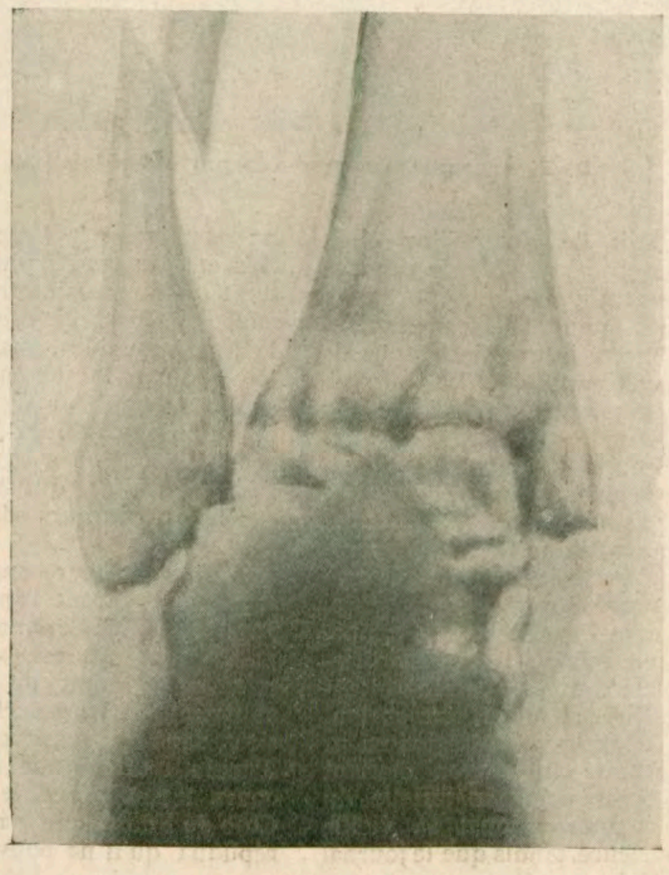
Ce malheureux, c'était notre champion national de grand fond, Constant Huret.

Le rival des Shorland, des Rivierre et de tous les géants de la piste fut immédiatement transporté à l'hôpital Beaujon.

Le chirurgien déclara que l'amputation était nécessaire. Il valait mieux « prévenir » toute complication. Les os de la cheville étaient brisés, broyés, les chairs arrachées, les muscles déchirés.

Mais un jeune interne, fils d'une de nos célébrités médicales, demanda à son chef de lui confier le malade. Et il entreprit de réussir un miracle. Tous ces os brisés, il les réunit par des fils d'argent qui les perçaient en leur milieu ; de cet ensemble informe, il refit une articulation, comme un petit enfant fait une carte d'Europe des divers morceaux d'un jeu de patience.

La chair se reforma, les os se soudèrent à nouveau, et après trois mois d'hôpital Constant Huret put sortir de son lit, appuyé sur des béquilles, mais avec ses deux pieds.



Radiographie du pied blessé.
On remarque la fracture du péroné et la déformation de la cheville.

Huret dans le jardin de sa villa du Croissy.

Une immense pitié avait saisi tout le monde sportif lors de cet épouvantable malheur : Huret, le grand Huret, l'athlète inlassable, était invalide pour toujours. Et cette pitié se fit plus grande encore, lorsque l'on sut que l'homme aux 600 kilomètres de Bordeaux-Paris en seize heures allait se trouver sans ressources.

Certes, au cours de sa glorieuse carrière, il avait gagné beaucoup d'argent, mais des malheurs, intimes, un mariage fâcheux, suivi d'un pénible divorce avaient englouti toute sa fortune. Et au moment où l'avenir pouvait sembler lui sourire encore, ce prodigieux ouvrier voyait son instrument se briser sur l'étau !

Les vélodromes du Parc des Princes et de Buffalo organisèrent des réunions à son bénéfice ; notre confrère l'*Auto* ouvrit une souscription en sa faveur ; bref, quelques billets de mille francs vinrent secourir de façon éphémère l'infortune du pauvre garçon. Je dis « éphémère », car des créanciers se présentèrent aussitôt qui saisirent a plus grande partie de ces fonds.

Aujourd'hui, Huret va mieux, beaucoup mieux, mais il est certain qu'il ne pourra jamais recourir. Il laisse couler ses jours dans une petite maison qu'il acheta à Croissy-sur-Seine au temps de sa splendeur et qui, aujourd'hui, il faut bien l'avouer, est complètement grevée d'hypothèques.

L'après-midi, il se promène appuyé sur une canne ou sur ses béquilles, lit les journaux à la douce chaleur du soleil, monte aussi à bicyclette suivant le conseil du médecin. L'articulation est reformée, mais n'est pas assouplie. Il faut donc la faire travailler progressivement. Et nul exercice n'est meilleur pour cela que la pratique de la bicyclette. C'est pourquoi l'on peut même voir l'ancien champion venir de temps à autre jusqu'à Paris sur sa machine. La dizaine de kilomètres qu'il lui faut couvrir ne saurait, du reste, effrayer son pied valide. Et l'autre en profite pour travailler un peu, bien peu, mais assez cependant pour que cela lui soit profitable. Huret pourra donc marcher. Et qui sait ? l'effroyable accident qui a enlevé au sport cycliste un de ses plus grands champions en donnera peut-être un au sport automobile. Huret ne battra plus les Michaël et les Bouhours, mais il sera le rival des Fournier et des Farman.

Géo Lefèvre.

Les Coupes de la "Vie au Grand Air"

Bien que le meilleur des coureurs de fond français, Ragueneau, le brillant vainqueur des trois derniers Cross nationaux, ait, par son absence, faussé, tout au moins par équipes, le résultat du Cross international organisé l'autre dimanche dans les bois de Saint-Cloud par le Racing-Club de France et doté par la Vie au Grand Air *d'un challenge transmissible, les sportsmen ne sauraient regretter leur déplacement, car nous eûmes le rare plaisir de leur faire connaître et apprécier le pédestrian, unique au monde certainement en ce moment, qui s'appelle Shrubb, coureur à l'allure rapide qui, pour les connaisseurs, évoquait le frisson des foulées d'un Gladiateur ou d'un Ormonde sur le gazon d'un hippodrome.*

A la porte du Mail.

Shrubb est passé avec 60 mètres d'avance. De Fleurac tient la tête du reste du lot.

Le Challenge International de Cross-Country

Si la lutte entre les deux célèbres coureurs, l'Anglais Shrubb et le Français Ragueneau, nous a manqué dans le Cross international de dimanche dernier, par contre, la compétition entre les deux équipes anglaise et française, se classant dans cet ordre, très près l'une de l'autre, ordre qui aurait dû être interverti sans un malencontreux accident survenu à de Fleurac, a passionné le public. Et la venue des équipes belge et suisse a très heureusement complété un lot imposant. Faut-il ajouter, en donnant ce résumé succinct de la réunion de Saint-Cloud, qu'un temps admirable nous a favorisés, n'aidant pas de petite façon à l'enthousiasme des assistants.

Il nous faut d'abord revenir en arrière pour dire en peu de mots, avec notre impartialité coutumière, les incidents multiples, certains profondément regrettables, qui ont marqué jusqu'à la dernière minute l'organisation de cette épreuve désormais classique.

Donc, il y a quelques mois, notre directeur, M. Pierre Lafitte, décidait de doter d'un challenge transmissible, le superbe bronze *Hippomène*, dont nous avons donné la photographie, un cross international où les nations pratiquant la course à pied seraient conviées à envoyer l'élite de leurs coureurs de fond. Désireuse d'assurer l'organisation la plus sérieuse de l'épreuve, la *Vie au Grand Air* s'adressait au Racing-Club de France, qui annonçait le projet d'organiser une épreuve de ce genre. Presque dans le même temps, notre confrère l'*Auto* manifestait, de son côté, pareille intention. Grâce à notre intervention, les deux projets fusionnaient bientôt, le club doyen mettant à l'organisation matérielle du Cross International sa vieille expérience, tandis que le journal du faubourg Montmartre assurait sa puissante publicité et son concours financier.

Tout allait donc pour le mieux et le Racing-Club commençait ses démarches auprès des fédérations étrangères. Mais une déconvenue l'attendait dès les premiers pourparlers engagés avec l'Amateur Athletic Association d'Angleterre, qui ne pouvait réunir les meilleurs hommes de la spécialité et priait le club français de s'adresser aux South London Harriers, contre qui il était venu disputer un match de courses à pied à Londres l'été précédent. Les Anglais s'empressaient de nous assurer leur équipe avec, comme étoile, le célèbre Shrubb, qui ne connaît pas son maître de l'autre côté du détroit sur les longues distances. Il posait comme seule condition qu'on n'opposerait pas à son team, qui se trouverait ainsi trop handicapé, les huit hommes du National, mais que le Racing pouvait se renforcer de quelques-uns de ces derniers. Le tort, le seul mais il était capital, de la commission de courses à pied du Racing-Club, fut de ne pas prévenir la *Vie au Grand Air* et, par conséquent, l'*Auto* dont les finances se trouvaient engagées, des prétentions, d'ailleurs raisonnables, des Anglais. Il compléta le lot en s'adressant avec bonheur à l'Athletic et Running-Club, la puissante société bruxelloise, et à l'Union Pédestre Suisse, qui réunit les meilleurs coureurs des Cantons.

Ce n'est malheureusement que trois jours avant l'épreuve, le jeudi de la Mi-Carême, que les principaux intéressés furent mis au courant de ce qui se passait. L'*Auto* déclara aussitôt, dans son numéro du lendemain, qu'il retirait son concours financier, et le Racing-Club de France, du tac au tac, répliqua qu'il ne pouvait supporter une charge aussi lourde

De Fleurac passe second à la porte des Jardies.

Ragueneau. Shrubb.

Deux champions.

Shrubb explique à Ragueneau combien la piste lui a paru accidentée!

De Fleurac abandonne.

Le pied gauche foulé, l'excellent racingman a dû s'arrêter, et son abstention, a peut-être causé la défaite de l'équipe française.

(Ernemann Klapp, obj. Voigtländer)

L'ARRIVEE DE SHRUBB, GAGNANT DE LA COUPE DE LA *VIE AU GRAND AIR*

Comme on devait s'y attendre, Shrubb, qui ne compte cette année aucune défaite, a gagné facilement dans un style superbe, laissant le second, Chastanié, près de 6 minutes derrière lui. Il est regrettable que l'on n'ait pu le voir aux prises avec Ragueneau, incontestablement notre meilleur homme sur la distance.

et qui n'était plus prévue à son budget. Même, à l'issue d'un comité tenu le samedi à midi, il fut décidé de télégraphier aux Anglais de ne pas se déranger.

Alors, ce fut épique! De conciliabule en conférence le Racing assuma la lourde responsabilité financière, prouvant une fois de plus l'excellent esprit sportif qui l'anime. Il décida, de plus, que les coureurs français ne lui appartenant pas, Ragueneau, de la Société Athlétique de Montrouge, et quelques autres, courraient sous les couleurs de leur club. Enfin, pour ne blesser aucune susceptibilité, les racingmen eux-mêmes porteraient un maillot neutre! Enfin, le concours des Londoniens était assuré, ces derniers ayant déclaré qu'ils faisaient le voyage vaille que vaille. Les autres équipes, déjà en route, n'avaient heureusement pas été touchées par les dépêches.

Mais alors, pourquoi Ragueneau, dont la rencontre avec Shrubb était si attendue, pourquoi les autres coureurs inscrits dans l'équipe française ne se sont-ils pas présentés? L'affaire est aussi vilaine que mesquine. Nous venons de dire la prétention assez maladroite du Racing de faire endosser son maillot à des coureurs étrangers à son club. Du moment qu'eux-mêmes, les racingmen, renonçaient aux couleurs bleu-ciel et blanc et autorisaient leurs camarades à porter les leurs propres, il y aurait eu mauvaise grâce de la part de ceux-ci à s'entêter dans un refus incompréhensible. Ragueneau et Petit, entre autres, le comprenaient pour leur part et se rendaïent à Saint-Cloud, mais leurs amis les empêchaient d'approcher du vestiaire, et les deux stayers devaient renoncer à courir leur chance, nous privant de la rencontre si attendue entre Ragueneau et Shrubb. Une tentative de débauchage était même faite auprès du dijonnais Belin, un racingman de la veille, mais ce dernier résistait et se présentait au départ. Ces défections de la dernière heure ont rendu le beau rôle au Racing, et l'on ne saurait trop blâmer les personnalités réellement peu sportives qui, donnant aux mesquines rancunes de club le pas sur tout autre sentiment généreux, ont empêché Ragueneau de remplir son devoir athlétique.

De ce fait, le Racing ne pouvait, à la dernière minute, réunir qu'une équipe de sept hommes, au lieu des huit auxquels il avait droit, équipe sans homogénéité suffisante qui a fait tout ce qu'elle a pu.

Shrubb.

L'équipe des South London Harriers, gagnante de la Coupe de la *Vie au Grand Air*.

A 11 heures, les quatre équipes sont en ligne, toutes en maillots clairs. Le blanc domine, diversifié par un écusson pour les Anglais, par un ruban cerise et blanc en sautoir pour les Suisses. Les Belges ont choisi la couleur jaune. Raconter la course est aisée. Dès le départ, Shrubb mène, d'une allure rapide, en foulées petites et puissantes que domine pourtant le pas de course plus allongé de Chastanié et de Fleurac et du lot anglais. Il se détache en arrivant à la montée de Bellevue et... on ne le revoit plus. Un décevant incident est seul à noter dans la première boucle. A 4 kilomètres du départ, à la Femme-Sans-Tête, de Fleurac, très bon second, se tord le pied. Il garde pourtant sa place jusqu'au passage devant le public, où il doit abandonner, vaincu par la douleur. Shrubb, qui a alors près de 3 minutes d'avance, augmente encore son avantage et il termine les 16 kil. 400 en 1 h. 4 m. 47 s., devançant de 5 m. 45 s. Chastanié qui, dans la deuxième boucle, a magnifiquement marché, gagnant quatre places et battant les Anglais Jarvis, Casserley et Spencer. Les Anglais se classent premiers avec 32 points devant les Français 49, les Belges 97 et les Suisses 122.

Le temps est plutôt médiocre et laisse loin celui de Ragueneau faisant le même tracé, il y a deux ans, en 59 m. 59 s. On a mis en avant la grande chaleur, mais il faisait semblable température en 1902 et le temps du crack Montrougien ne dépassa guère l'heure. En réalité, Shrubb a perdu beaucoup de temps à chercher la piste, que les traceurs avaient dû tracer en confettis par crainte des fausses pistes dont on les avait menacés. Charmant!

Shrubb, qui a gagné trois ans de suite le Cross National d'Angleterre, est âgé de 23 ans. De taille moyenne, les yeux vifs, le teint basané, il donne plutôt l'idée d'un Basque. Son souvenir restera longtemps dans notre mémoire. Les Anglais ont emporté l'*Hippomène*, nul doute qu'on ne fasse en France tout ce qu'il faut pour l'y ramener.

DES GRANMIÈRES.

A 800 mètres de l'arrivée.

Chastanié revient peu à peu sur le second groupe anglais qu'il réussit à battre dans la ligne droite.

Le vainqueur.

Augmentant son avance, Shrubb continue d'une rapide allure vers le poteau.

L'équipe de l'Athlétic et Running-Club de Bruxelles, arrivée troisième.

L'équipe de l'Union pédestre Suisse, arrivée quatrième.

Les Coureurs Étrangers à Paris

Les vélodromes parisiens ont à peine entr'ouvert leurs portes et déjà des quatre coins de l'horizon,
Comme un vol de gerfauts, hors du charnier natal,
les cracks étrangers accourent à toutes pédales à la conquête de l'or.

Le temps est loin où la venue d'un coureur d'outre-Atlantique causait une révolution dans les milieux sportifs parisiens. Nous commençons à être un peu blasés! Il n'est pas mauvais, néanmoins, que, chaque année, la venue d'hommes nouveaux amène de nouveaux éléments d'intérêt dans un sport, qui risquerait de devenir un peu monotone.

◓ ◓ ◓

Cette année encore, les sportsmen français pourront assister à une jolie invasion de cracks étrangers, attirés sous notre climat hospitalier par les beaux billets bleus que leur distribuent à foison les managers des deux vélodromes parisiens.

C'est à Joe Nelson et à Owen S. Kimble qu'est revenu, parmi la phalange de champions qui nous est promise pour cette année, l'honneur de débuter les premiers devant le public si sportif de la capitale.

Les deux champions américains, l'un stayer, l'autre sprinter, sont des nôtres depuis trois semaines déjà. La température s'étant montrée assez clémente, tous deux ont pu se préparer sérieusement aux combats qu'ils vont avoir à soutenir contre les meilleurs spécialistes de l'ancien continent.

Joe Nelson est Suédois de naissance. Mais, fixé dès sa plus tendre jeunesse aux États-Unis, il n'a plus rien en lui, si ce n'est sa froideur et son extrême modestie, qui rappelle son origine septentrionale. Il a pris les allures du parfait Yankee — il est du reste depuis longtemps naturalisé Américain — et nous devons le considérer comme jeune citoyen du Nouveau-Monde. Je dis *jeune* à dessein, car Nelson n'a pas encore dix-neuf ans. C'est certainement le moins âgé de tous les coureurs cyclistes en vedette.

Bon sang ne peut mentir, dit un proverbe dont l'exactitude suffirait à faire du petit Joe un vrai crack, puisqu'il est le frère du pauvre Johnny Nelson, tué en piste voici bientôt deux ans, à l'apogée d'une carrière merveilleuse, derrière entraîneurs. On se rappelle encore l'accident terrible qui ensanglanta le plancher de Madison-Square Garden à New-York. Michael et Nelson, le frère aîné de notre petit hôte actuel, se trouvaient aux prises derrière des tandems à pétrole. Soudain, le pneumatique des entraîneurs de Nelson éclata. Une chute s'ensuivit. Nelson ne put y échapper et, comble de déveine, le tandem entraînant Michael qui était derrière ne réussit pas plus à l'éviter. Avec sa chance habituelle, Michael put seul s'esquiver de la bagarre. Cinq hommes gisaient à terre enchevêtrés dans leurs engins infernaux dont les moteurs continuaient à tourner. Le pauvre Nelson était dessous, incapable de faire un mouvement. Les pédales de son moteur tournant à vide lui déchiquetaient les jambes. Et, au milieu des clameurs d'affolement du public, on n'entendait pas les cris de souffrance de l'infortuné stayer.

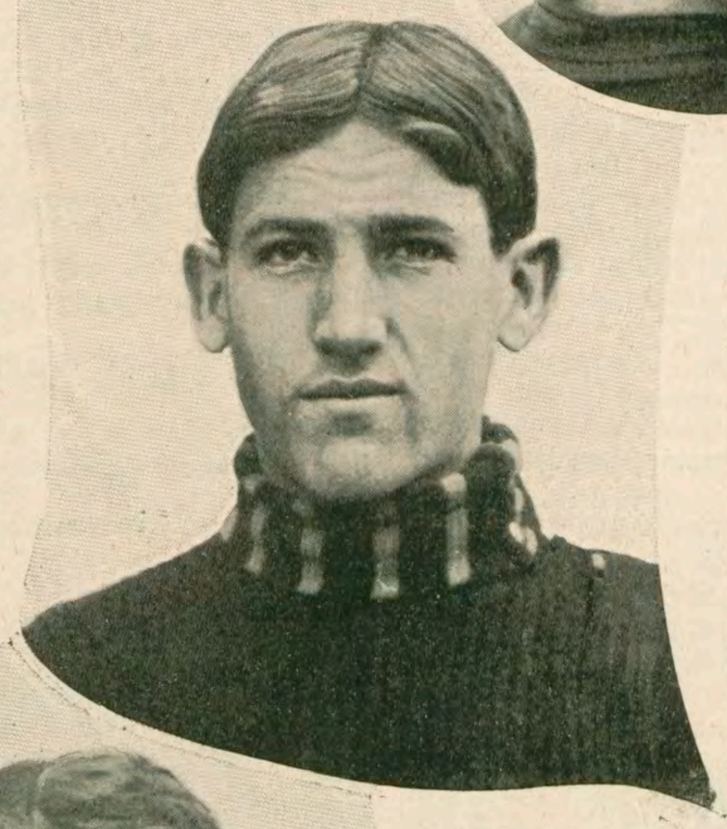
On put le dégager cependant et mettre au jour ses plaies. Les cuisses étaient affreusement mutilées : on dut faire l'amputation de la jambe gauche. Opération cruelle, et nouvelles souffrances, inutiles, hélas! puisque, deux jours après, la gangrène se mettait dans la plaie, et le champion du monde des 100 kilomètres s'éteignait, regretté de tous, au Bellevue's Hospital aux environs de New-York.

Andersen.
(Danois.)

Owen S. Kimble.
(Américain.)

A ce moment, Joe Nelson, le cadet du pauvre Johnny, avait déjà débuté comme amateur et ne trouvait plus son maître dans les rangs des « purs » en Amérique. Le tragique accident de Madison-Square décida de son sort ; il hérita de tout le matériel de courses de son aîné. Et sous la direction d'un des plus dévoués managers de l'autre côté de l'eau, Ed. Spooner, le petit Joe ne tarda pas à remplacer son frère au premier rang des spécialistes d'outre-Atlantique.

Nelson a débuté comme professionnel le 1er juin a Vailsburg. Il a fourni depuis dix-huit courses avec entraîneurs, contre des hommes comme Walthour, Hall, de Guichard, Leander, Butler, Munro, Freeman, Mac Farland, Lawson, Caldwell, etc. Il les a battus tous, gagnant quinze courses presque consécutives. Un de ses plus beaux titres de gloire, et dont il est fier à juste titre, c'est le record du mille en 1 m. 18 s. 1/5 qu'il fit à Pittsburg en octobre dernier, derrière une motocyclette non munie de coupe-vent. Ce record était la propriété de Major Taylor depuis longtemps (Major Taylor 1 m. 18 s. 2/5, piste de Gardfield-Park, Chicago, 1899). Joe Nelson restera en Europe jusqu'à la fin de mai. A cette date, il reprendra le chemin du « home », de façon à être prêt pour le « circuit avec entraîneurs » qui commence le 4 juillet sur la piste de Manhattan-Beach, près de New-York. L'avis de ceux qui l'ont approché est que Nelson est un modeste et un sympathique dans toute l'acception du mot, et qu'il va se tailler en Europe une très grande popularité.



Joe Nelson.
(Américain.)

John Edwards.
(Russe.)

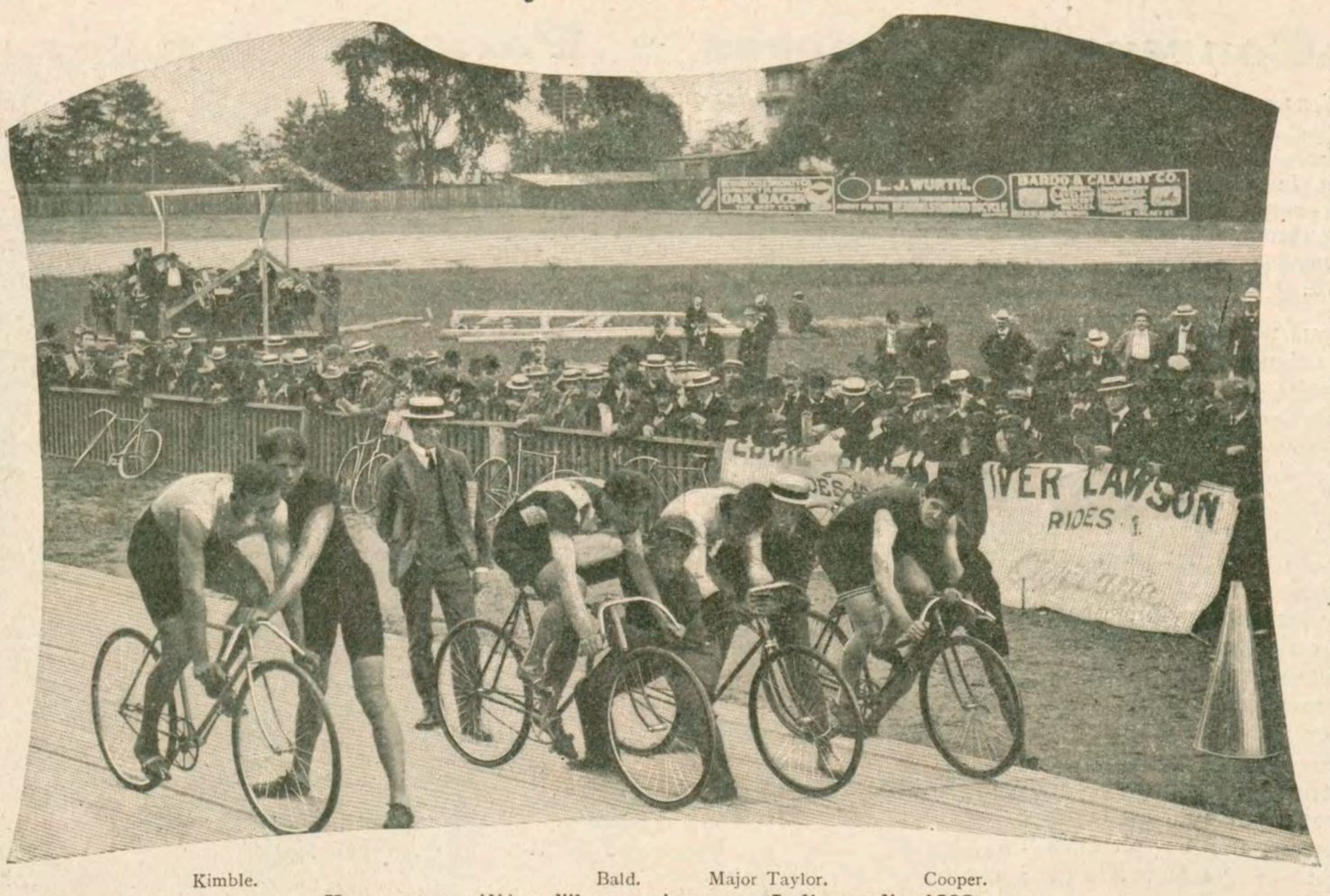
Outochkine.
(Russe.)

Owen S. Kimble est, à l'encontre de son compagnon de voyage, le plus vieux coureur du Nouveau Monde. Ce n'est pas un inconnu pour ceux qui suivent tant soit peu le sport international, bien qu'il ne soit jamais venu en France. Il a été souvent appelé le « Medinger américain » et la comparaison n'est pas sans justesse, quand on songe que Kimble court depuis dix ans et que, sans avoir été le « champion », il a toujours figuré parmi les meilleurs sprinters d'un pays qui en compte cependant de fameux. Originaire du Kentucky, c'est le champion incontesté des États du Sud, et l'on se rappelle les violents incidents de ses querelles avec Major Taylor, querelles provoquées par les haines de couleurs. Précisément, ce fut Kimble qui eut l'honneur de battre le « Nègre volant » et régulièrement, paraît-il, lors de l'inoubliable campagne du Noir en 1898. Cette année-là, Major Taylor disputa treize courses ou matches. Il en gagna douze d'emblée, sans qu'il fût besoin de recourir à la belle. La seule fois où le nègre dut s'avouer vaincu, ce fut précisément le jour où Owen Kimble passa le poteau deux fois de suite à quelques centimètres devant lui. Ce fut une lutte de lions que celle à laquelle assistèrent les sportsmen d'Indianapolis. Notre excellent confrère Paul Hamelle la

Kimble et son masseur.

raconta, du reste, tout au long dans le *Vélo*. Et permettez-moi d'en extraire un passage tout à fait pathétique.

« Le nègre était l'ennemi qu'il fallait battre « per fas et ne fas », contre qui on luttait avec déloyauté souvent, toujours avec passion. Mû par l'orgueil du sang, Owen Kimble a fait des courses extraordinaires contre le noir, qui le regardait comme le plus rude de ses adversaires; c'est qu'Owen Kimble était originaire du Sud qui fit la guerre de Sécession pour le maintien de l'esclavage et où s'est perpétué, plus vivace qu'ailleurs, le préjugé de la couleur; c'est qu'Owen Kimble était saisi d'une sorte de rage atavique, la rage du maître, à l'idée qu'il pourrait être battu par le descendant d'un de ces esclaves que son père menait au fouet, et, la rage décuplant ses forces, il arriva qu'il passa le but devant le nègre deux fois sur huit rencontres — notamment dans le mille — et le mit les six autres fois à l'ouvrage. »



Kimble. Bald. Major Taylor. Cooper.

Une course célèbre d'il y a cinq ans (Indianapolis 1898).

Kimble battit Major Taylor d'un pneu, après une lutte acharnée; Bald était troisième.

N'est-ce pas faire le plus bel éloge de Kimble que de rappeler qu'il a été légèrement supérieur à Major Taylor au moins une ou deux fois dans sa vie?

Kimble est âgé de 28 ans. Il court depuis 1894, c'est-à-dire qu'il est de l'époque des Jacquelin et des Arend, pour le comparer aux hommes de chez nous. Il a, du reste, avec Jacquelin, plus d'un point de ressemblance : la carrure, la physionomie, et surtout ce style saccadé qui a toujours désuni notre champion au moment de son effort final. Nous allons voir Kimble à l'œuvre sur la piste de Buffalo. Mon impression est qu'il aura fort à faire pour triompher des « ténors » européens : Ellegaard, Meyers, Rutt, pour ne citer que les plus vites à l'heure actuelle. Son contrat l'oblige à rester en Europe jusqu'à fin mai. Après quoi il retournera en Amérique faire le jeu à son ami Kramer dans les grandes épreuves du « National-Circuit ».

Parmi les autres étrangers de marque, actuellement au travail à Paris notre photographe a saisi la curieuse physionomie du joyeux russe Outochkine, dont les exploits jusqu'ici ne dépassèrent pas la mer Noire. On sait que Outochkine est originaire d'Odessa. Outochkine a, paraît-il, une certaine qualité. Tous les coureurs qui sont allés en Russie en sont toujours revenus en nous disant que le crack d'Odessa est réellement bon, qu'il a 500 mètres d'enlevage dans le coffre, etc. Nous, qui ne l'avons connu à l'œuvre qu'aux Arts Libéraux, au temps du fameux vélodrome d'hiver, nous ne lui avons jamais vu accomplir que des exploits tout à fait ordinaires. Attendons de le voir acclimaté parmi nous pour le classer définitivement.

Pas très brillant non plus, le champion de Saint-Pétersbourg, John Edwards, un Anglais fixé depuis longtemps au pays ami et allié. Le Danois Andersen, un voisin d'Ellegaard — il est d'Odensée, lui aussi — n'est âgé que de 23 ans; il m'a fait meilleure impression et je serais bien étonné s'il ne marchait pas sur les traces de son célèbre compatriote.

ROBERT COQUELLE.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO CONTIENDRA

UNE DOUBLE PAGE HORS TEXTE EN QUATRE COULEURS (30×50)

LA VACHE CURIEUSE

Par L. LUCIEN FAURE

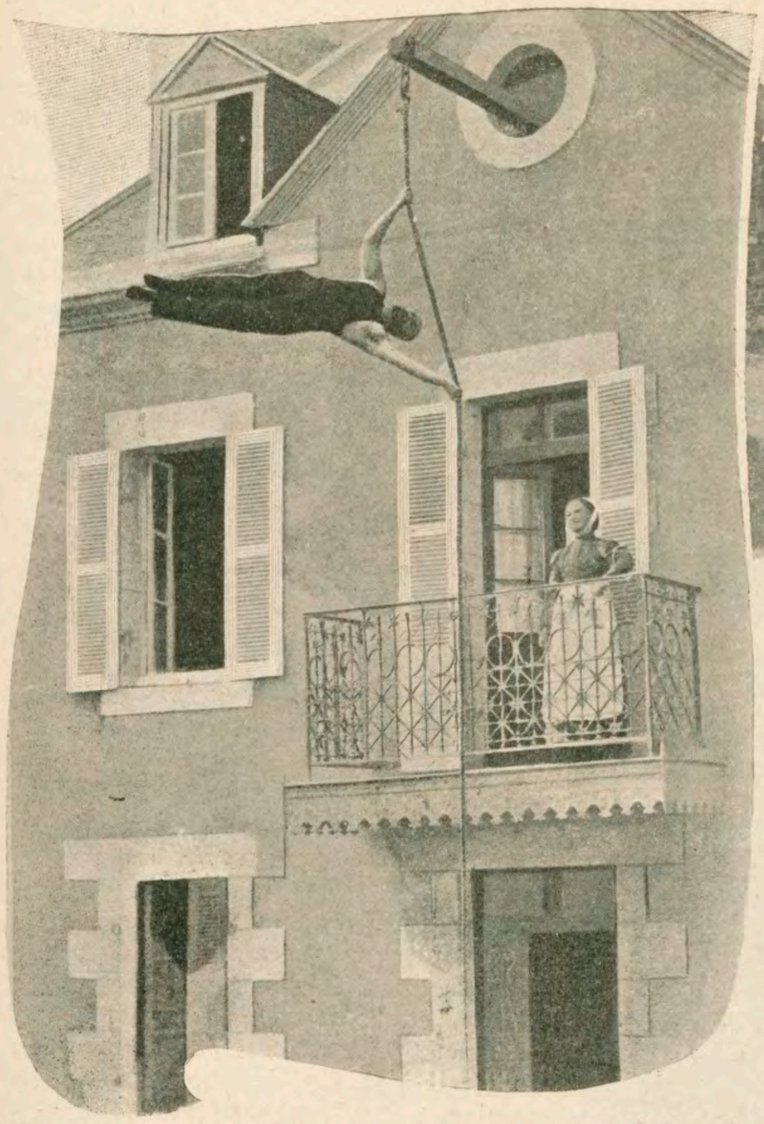
Estampe qui représente un amusant incident d'automobile que tous nos lecteurs voudront conserver et faire encadrer.

Joe Nelson.

Le petit coureur a fait ses débuts l'autre dimanche, par une rencontre avec Michaël dont il est sorti vainqueur.

Owen S. Kimble.

Les débuts du sprinter américain ne sont pas encore fixés, son entraînement n'étant pas achevé.



L'exercice du " drapeau " accompli dans des conditions peu banales par Maël, dans sa propriété de Binic.

Le Sous-Préfet de Loudéac prenant sa leçon de canne sous la direction de Pierre Maël.

Le passe-temps de Pierre Maël à Piriac. Le romancier soulève à bout de bras de Fleurac, le coureur du Racing et son père.

Le Sport chez nos Intellectuels

I

Pierre Maël, athlète

L'importance, sans cesse grandissante, prise par les journaux s'occupant exclusivement de tout ce qui touche au sport a fait connaître, s'il ne les a rendus populaires, des hommes qui, sans eux, seraient restés généralement ignorés. La Vie au Grand Air *a, par l'image, mis en lumière tous les grands professionnels de l'athlétisme. Il faut reconnaître que, si elle n'a pas été parcimonieuse, au sens absolu du mot, à l'égard des amateurs, elle a passé sous silence une catégorie d'athlètes qui, pour ne pas faire parler d'elle, mérite cependant de figurer en tête du livre d'or où sont inscrits les noms de ceux qui se sont distingués dans la pratique des exercices physiques. On peut être à la fois un intellectuel dans toute l'acception du terme et un remarquable athlète : Pierre Maël, le fécond romancier, en est l'exemple le plus probant.*

◓ ◓ ◓

Pierre Mael est, certes, l'apôtre le plus convaincu de l'indispensabilité des exercices physiques dans l'éducation de la jeunesse. Ses idées à ce sujet ne se résument pas à de simples théories : il a toute sa vie prêché d'exemple. C'est encore pour lui la meilleure manière de se reposer de la fatigue mentale que lui causent ses travaux littéraires.

Maël, quand il est à Paris, s'en voudrait de ne pas aller régulièrement deux fois par semaine au gymnase de la Sorbonne. Il y conduit son jeune fils, magnifique garçonnet taillé en hercule, et, tout en opérant pour son propre compte, il surveille attentivement le travail de l'enfant.

Il appartient à ceux qui parlent et parleront exclusivement de Pierre Maël homme de lettres de causer de son bagage littéraire. Tout le monde a lu ses récits maritimes, devenus presque classiques, qui commencent avec *Pilleur d'Épaves*, et se continuent par le *Torpilleur 29*, l'*Alcyon*, *Flot et jusant*, *Sauveteur*, *Mer sauvage*, *Mer bleue*, *Honneur-Patrie*, le *Sous-marin le Vengeur*, etc. ; — ses récits historiques, comme la *Filleule de du Guesclin*, la *Roche-qui-Tue*, *Fille de Rois* ; — ses études sociales et mondaines, les unes gracieuses et charmantes, les autres rudes de vérité et d'exactitude : *Femme d'artiste*, *Charité*, *Solitude*, *Petit-Ange*, *Ce qu'elle voulait*, *Un Roman de femme*, le *Roman de Rose* ; — ses voyages : *Une Française au pôle Nord*, *Terre de fauves*, *Au pays du mystère* ; — ses contes pour enfants, dont *Mademoiselle Pompon* est le plus récent et, peut-être le plus parfait. Citons encore *Petite fille d'amiral* qui paraît actuellement en feuilleton dans le *Journal*.

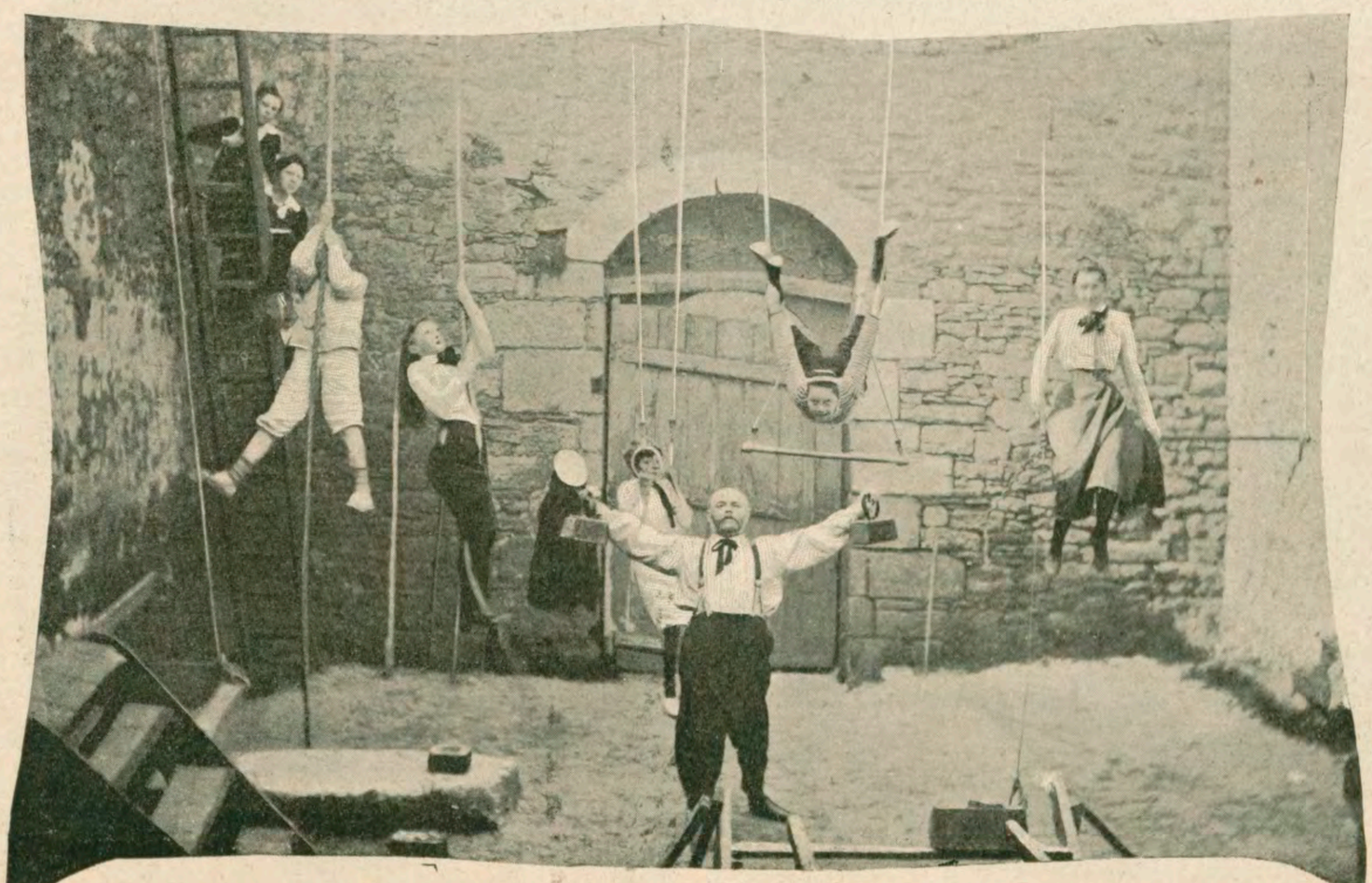
Pierre Maël, de son vrai nom Charles Causse, est athlète aussi admirable que délicat écrivain. C'est un homme d'une adresse et d'une force réellement extraordinaires. Une des photographies qui encadrent ce texte le représente enlevant facilement à bout de bras deux hommes, de Fleurac, le célèbre coureur du Racing Club et son père, soit la bagatelle de 158 kilos. On l'a vu soulever de terre sur ses épaules un poids de 675 kilos.

La villégiature estivale n'arrête pas son enthousiasme athlétique. C'est ainsi qu'à Roscoff il a eu l'originale idée de monter, dans les ruines de la chapelle commémorative de Marie Stuart, un gymnase, où la jeunesse du pays vient chaque jour travailler sous sa surveillance.

Redoutable tireur en boxe anglaise, il s'entraîne régulièrement chez les frères Leclerc, la salle de Paris où l'on pratique le plus ce magnifique sport.

Il a des passe-temps, à la campagne, qui disent tout son amour pour les exercices corporels ; il fait tranquillement « le drapeau » à 12 mètres de hauteur, sur la corde lisse qu'il a montée le long de la façade de sa maison, comme le montre la photographie que nous donnons ci-contre.

Maël est assurément le plus lettré des athlètes français, le portsman le plus complet de tous les écrivains. Fioravanti.



Le gymnase installé par Pierre Maël, dans les ruines de la chapelle commémorative élevée par Marie Stuart, à Roscoff.

NOS ENTRAINEURS

Le " Benjamin " des Entraîneurs : J. Count

Les armes du duc d'Hamilto

J. Count habite à Chantilly l'ancienne propriété du célèbre sportsman dont les armes sont encore sur l'imposte de la porte d'entrée

L'an dernier, nous avons présenté aux lecteurs de la Vie au Grand Air *un très jeune entraîneur de Maisons-Laffitte, l'Américain Davis; Davis, cependant, ne détient pas le record de la jeunesse parmi les entraîneurs: ce record appartient à J. Count, de Chantilly, qui n'a pas encore atteint sa vingt-sixième année.*

◓ ◓ ◓

Souvent un entraîneur est un ancien jockey devenu trop lourd pour continuer à monter ou encore un ancien premier garçon. Tel n'est point le cas de J. Count, qui, à vingt et un ans, à l'âge où beaucoup de jockeys sont en pleine forme, s'installait comme entraîneur public dans l'ancien établissement de son père R. Count, l'habile entraîneur de M. J. de Brémond. Cet établissement est un des plus anciens de Chantilly. C'est là qu'habita le duc d'Hamilton; les armoiries du célèbre sporstman existent encore sur l'imposte de la porte d'entrée. J. Count est né à Chantilly, dans la maison même qu'il habite actuellement et qui fait, pour ainsi dire, corps avec ses écuries. Son père, R. Count, est en passe de devenir un des doyens parmi les entraîneurs de Chantilly; il fit, en effet, son apprentissage chez le grand-père des frères Hurst. C'est chez son père que J.Count—Johny, comme on l'appelle à Chantilly — fit son apprentissage; il suivit la filière : de lad il devint jockey; il monta une dizaine de fois en plat et six fois seulement en obstacles à Auteuil et à Saint-Ouen. Il remporta une victoire en plat avec un cheval de M. de Brémond : Alcide. Un incident devait décider de sa carrière: M. Charles de Gheest avait à l'entraînement chez le père Count quelques chevaux dont s'occupait plus particulièrement le jeune Johny : un beau jour, le propriétaire à la casaque blanche, toque noire, demanda à J. Count s'il ne voudrait pas s'établir entraîneur; il lui confierait volontiers ses chevaux, parmi lesquels était Gratin, aujourd'hui à Mme Ricotti et actuellement encore sous la direction de J. Count. C'était le rêve de Johny qui se réalisait; il accepta de suite et s'installa dans l'ancien établissement de son père. M. Ed. Veil-Picard lui confia également ses chevaux : il avait vingt et un ans.

Le Benjamin des entraîneurs.

J. Count, sur son hack Sombrero, par Pythagoras et Fair Linnœan.

Williams, un grand ami des bêtes, avec les chiens et les chats de J. Count.

La première victoire qu'il remporta comme entraîneur fut avec Dagmar, à M. Ed. Veil Picard; c'est un doux souvenir pour J. Count, et aussi pour le papa Count, qui était heureux de voir son fils marcher brillamment sur ses traces. Dagmar avec Tomblaine, à M. Ed. Veil-Picard, Gratin et Monopole II, à M. Ch. de Gheest, composaient alors toute l'écurie du jeune entraîneur. Aujourd'hui, il a quarante-quatre chevaux sous sa direction — bien des anciens entraîneurs vieillis sous le harnais ne peuvent en présenter autant. — Ces quarante-quatre chevaux appartiennent à plusieurs propriétaires, parmi lesquels je citerai : Mme Ricotti, MM. Arthur Veil-Picard, Chan, R. Chapard, le frère du vétérinaire de Chantilly, etc., etc.

J. Count est plutôt un silencieux, un calme; tout se passe chez lui dans l'ordre le plus parfait; il voit tout par lui-même, se rend compte de tout, dirige tout, aidé de son premier garçon, G. Williams, un homme fort habile, le frère du premier garçon de Willy-Carter. Voulez-vous connaître la distraction de J. Count? C'est un passionné de la chasse à courre; il suit aussi régulièrement que le lui permettent ses occupations l'équipage de Chantilly; le temps lui manque pour pratiquer la chasse à tir; cependant, il a un Saint-Germain fort beau, J. Count mentirait à son origine anglaise s'il n'était sportsman : il fait partie des deux équipes de football de Chantilly, le C. F. S. et l'U. S. C.; c'est, de plus, dit-on, le coureur à pied le plus vite de Chantilly et un patineur enragé.

Je souhaite que les anciens de son écurie, comme Gratin, et les jeunes, comme Frisquet et Palais d'Orsay, fassent encore, et souvent, triompher les couleurs des propriétaires qui ont, avec juste raison, confiance dans l'intelligence et la science du « Benjamin » des entraîneurs.

FRANC-PICARD.

J. Count surveillant sa volière.

J. Count est un passionné de l'élevage; il possède une volière fort bien garnie où s'ébattent lapins, faisans, poules, pigeons et cobayes; c'est un éleveur émérite car il a réussi à élever dans un même nid trente-six lapins dont les trois mères faisaient bon ménage.

Les Coupes de la "Vie au Grand Air"

Offertes par M. Pierre LAFITTE.

La Déesse de l'Électricité, par Levasseur, challenge du « Tour de France ».

Il y a un an bientôt, le directeur de la *Vie au Grand Air*, M. Pierre Lafitte, me faisait appeler dans son cabinet.

— C'est très joli, me disait-il, de donner des comptes rendus des épreuves sportives, de publier la photographie des champions. Ce n'est pas assez. Nous aimons tous les sports ici, mais qu'est-ce que nous faisons pour eux? J'estime que la *Vie au Grand Air* devrait manifester sa sympathie pour les sports d'une façon plus... tangible.

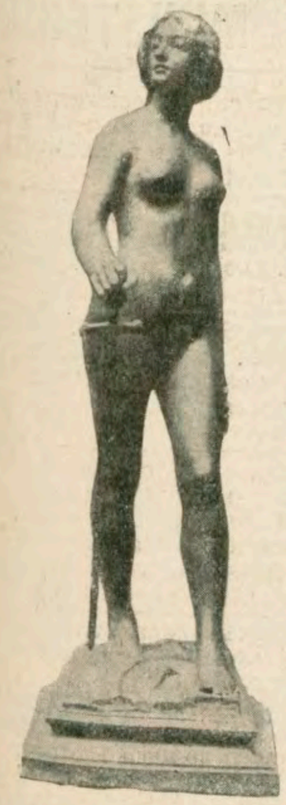
— Si nous fondions un challenge?

— Non pas un, mais cinq, six, dix challenges, autant de challenges que vous voudrez, mon cher rédacteur en chef, pourvu qu'ils aillent à des épreuves sportives intéressantes et populaires.

— C'est entendu.

Et c'est ainsi que furent fondées les coupes de la *Vie au Grand Air*, dotées chacune d'un superbe objet d'art d'une valeur de 1.000 francs et dont une dizaine déjà ont été attribuées à un nombre égal de sports différents.

Au moment où l'année sportive recommence et où certains de ces challenges vont être, pour la seconde fois, remis en compétition, il m'a paru intéressant de jeter un coup d'œil en arrière et de retracer, pour ainsi dire, l'histoire encore bien courte, des coupes de la *Vie au Grand Air*.



La Victoire, par Félix Charpentier, challenge d'escrime.

La première en date est le *Challenge des femmes aéronautes*, attribué à l'Aéro-Club de France. Cette coupe est remise à la femme qui, en ballon, a franchi la plus grande distance mesurée du point de départ au point d'atterrissement sur un arc de grand cercle au niveau des mers.

L'idée était nouvelle; le succès fut grand et prompt. Le 22 juin Mlle Germaine Lapeyre, décrivait une gracieuse mais un peu courte parabole du parc de Saint-Cloud à Granges-le-Boccage (Yonne). Elle n'en avait pas moins inscrit la première son nom sur le bronze de la *Vie au Grand Air*. Trois jours après, deux concurrentes, Mmes L. Maison et Pinch prenaient l'atmosphère. La première atterrissait à la Ferté-Macé, à 190 kilomètres du point de départ, la deuxième à Condé-en-Brie, à 214 kilomètres, enlevant le challenge.

Il ne lui restait pas longtemps, car, le 1er juillet, Mlle Magdeleine Savalle, à bord de l'*Eden*, couvrait 608 kilomètres de Saint-Cloud à Neuf-Brisach. Depuis, ni Mlle de Nyse, au mois d'octobre, ni il y a quelques jours, les gracieuses invitées de Maurice Farman, ne pouvaient lui enlever son titre, qui, durant les trois mois qui lui restent à courir, va sûrement lui être chaudement disputé.

Chasseur du 1er âge, par Bourval, challenge interscolaires de course à pied.

Le Challenge de Tennis a été confié par nous à la Société de Sports de l'Ile de Puteaux. Il est ajouté au premier prix du Championnat de Paris simple pour messieurs.

Cette épreuve internationale, disputée dans la première quinzaine de juillet, est revenue à R. F. Doherty. Le champion anglais, d'ailleurs, sauf forfait, a toutes les chances de la gagner une seconde fois cette année et d'emporter la délicieuse *Charmeuse de Serpents*.

C'est le Comité des Régates Internationales de Paris qui a assuré l'organisation de la Coupe de Rowing, attribuée à une épreuve internationale à quatre rameurs seniors, construction libre.

Ce n'est pas une petite affaire que l'organisation d'une épreuve d'aviron. Les déplacements des hommes, le transport des bateaux, les susceptibilités à ménager, que sais-je? Aussi, faut-il remercier ceux qui l'ont menée à bien.

Le Rétiaire, par Tony Noël, challenge à quatre rameurs, construction libre.

Le Rowing-Club gagna l'épreuve courue le 15 août; mais, la Basse-Seine et « de Hoop » d'Amsterdam, s'étant abordés, celle-ci fut annulée; dans la seconde course, le Rowing s'abstint et l'équipe hollandaise gagna facilement.

La Coupe de Cyclisme, ne pouvait être remise à d'autre qu'à l'Union Vélocipédique de France. Sur notre désir cette fédération l'attribua à une course entre clubs de un kilomètre avec entraîneurs humains, qui fut disputée le 18 octobre au Parc des Princes. Le Véloce-Club de Montmartre enleva l'épreuve, Porcher s'attribuant la première place. Voilà un challenge qui sera chaudement disputé cette année. Il restera au club qui l'aura gagné trois fois.

Les épreuves de la Coupe d'escrime sont commencées depuis le 14 décembre dernier, sous la direction de l'Académie d'Épée de Paris. Cette Coupe est ouverte à tous les amateurs qui doivent disputer, au lycée Condorcet, une série de poules, dont les vainqueurs se rencontreront en une poule finale, au commencement de juin. Le Challenge restera acquis au tireur qui l'aura gagnée trois fois de suite où le plus grand nombre de fois en cinq ans.

Le Challenge international de Cross-Country clôt la liste des Coupes qui ont été déjà disputées une fois au moins. On a vu plus haut, dans quelles conditions il est revenu à l'équipe des South London Harriers. Encore un qu'on s'arrachera l'an prochain.

Nous faisons figurer ici la photographie des deux autres coupes. L'une dite du « Tour de France » est destinée, par nous, au gagnant de l'épreuve cycliste du Tour de France, organisée par l'*Auto* et qui sera courue en six étapes hebdomadaires, à partir du 31 mai.

L'autre est attribuée aux jeunes gens, à cette pépinière de sportsmen, qui partagent leur temps, d'une façon que quelques-uns trouvent trop inégale, entre les bancs du lycée et les pelouses des terrains de jeu.

Hippomène, par Injalbert, challenge international de Cross-Country.

C'est une coupe interscolaire, qui se disputera le 4 juin sur la piste du Racing-Club de France, sur 110 mètres haies, 100, 400 et 1.500 mètres plat, et qui est ouverte aux associations scolaires, aux écoles supérieures de la Ville de Paris et aux patronages scolaires. Le challenge deviendra la propriété de l'association qui l'aura gagné trois fois.

Enfin, trois autres coupes sont en voie d'organisation : l'une pour le Tir aux Pigeons, confiée au Cercle du Bois de Boulogne; une autre de Yachting, dont le Yacht-Club de France étudie les règlements; et enfin une d'Automobile, coupe perpétuelle, qui sera remise au chauffeur ayant couvert la plus grande distance en une heure, dans une épreuve organisée et chronométrée par l'Automobile-Club de France.

Telle est, en quelques mots, l'histoire des Coupes de la *Vie au Grand Air*, dont le nombre ne va pas tarder à s'augmenter. Elles sont un témoignage de l'intérêt que nous portons aux sportsmen dans cette revue, le seul organe illustré de tous les sports. Nous ne demandons aux athlètes qu'une chose : c'est de montrer autant d'acharnement à se les disputer que nous avons de plaisir à les leur offrir.

MARCEL VIOLLETTE.

Diane Chasseresse, par Henri Levasseur, challenge interclubs du kilomètre avec entraîneurs.

Charmeuse de serpents, par Wind, challenge international de tennis.

Jeune Provence, par Félix Charpentier, challenge des femmes aéronautes.

(Modèles de la maison Goldscheider.)

LOC-NOTES

BILLARD

Faits de quinzaine.

mportant fait de billard est assurément le championnat nt j'ai parlé déjà à plusieurs reprises. Il bat son plein dizaine de jours et les concurrents qui ont surtout donné jour sont les Parisiens ; MM. Lejeune, Naves, De Drée vinciaux, Nélys et Fouquet.

es arrivent à peine et ce sont eux surtout qui vont tenir maintenant : il y aura assurément de très belles par- MM. Résolle, Barthélemy Maure, Rasquinet et Garsou. performances passées des joueurs, je crois à la victoire ésolle, dont Barthélemy Maure, Rasquinet et Lejeune lus redoutables adversaires.

eau professeur de billard nous arrive *tra los montes*, Fernandez qui pendant longtemps posséda et dirigea du billard, l'Académie la plus florissante de Madrid. ofessionnel, Fernandez joue depuis quelques jours au ède. Son jeu savant et très sérieux paraît s'accommoder nt au roulement des billards Brunswick. Il a fait de parties avec Ferdinand et Crozatier.

COUNT REDDEER.

CHASSE

unanime du Conseil vient de porter à la présidence du rt-Club de France le comte Justinien Clary, qui, dans le la chasse, ne compte que des sympathies. Cet heu- lui assure, à bref délai, de nouveaux et précieux con-

duchesse d'Uzès douairière a bien voulu accepter la d'honneur de la société.

eil a nommé à l'unanimité MM. le marquis de Beau- il Caillard vice-présidents.

direction aussi active qu'éclairée de M. le Comte Clary, F., qui a déjà réuni plus de 2 800 membres, va pren- vel essor.

une protection sérieuse du gibier, une meilleure orga- la chasse pour arriver au repeuplement ; procurer aux chasseurs des commodités qu'ils n'ont pas et les avantages de toutes sortes qu'ils peuvent tirer de l'Association, tel est son programme.

Il l'accomplira d'autant plus sûrement et plus vite que les intéressés mettront plus d'empressement à venir à lui. La cotisation, très démocratique, n'est que de 5 francs.

Les adhésions doivent être adressées au secrétariat du Club, 25, quai Voltaire, à Paris.

FINANCE

Fatigue !

Notre place, pas plus que les places étrangères d'ailleurs, n'a pu fournir vers la hausse une course de fond sérieuse. Tous les marchés, après un départ bri lant, semblent, désormais, essoufflés, poussifs. A New-York comme à Bruxelles, à Londres aussi bien qu'à Berlin, à Bruxelles non moins qu'à Vienne, à Paris de même qu'à Francfort on est mal disposé.

Pourquoi ? Parce que, sauf en Italie, la situation financière de ces Etats est serrée. D'être gênés les empêche de courir plus avant. Les voilà arrêtés.

En somme, ce qu'ils ont fait est déjà pas mal. Songez-y : il y a quatre ans, les Consolidés Anglais valaient 114 francs et l'Extérieure espagnole 34 francs ; aujourd'hui la rente d'Espagne est cotée plus haut que la rente d'Angleterre.

N'est-ce pas un succès dont on ait le droit d'être fier de l'autre côté des Pyrénées ?

C'est curieux que l'Espagne et l'Italie soient aujourd'hui à la tête du peloton dans cette épreuve des finances internationales. Qui l'eût dit !

C. LEVRAI.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Comment on doit talquer (suite)

Comment talquer la juste mesure. — Pour enlever le talc : de l'esprit de bois et non de l'eau.

Comment donc doit-on talquer et quelle est la juste mesure ?

Pour le montage à faire à la *remise* il existe un procédé aussi *simple que pratique*. Il consiste à avoir dans une caisse de faible dimension une certaine quantité de talc.

C'est un produit assez bon marché pour qu'on en ait ainsi un ou deux kilogrammes réservés à cet usage. Avant de mettre votre chambre à air en place, *vous la roulez dans le talc* de façon que *toutes ses parties* y passent successivement.

Puis vous la *secouez à l'air* pour faire tomber l'*excédent* de talc qui aurait pu y rester attaché. De la sorte, il n'y a aucune crainte à avoir d'en mettre trop.

Malheureusement, c'est là un procédé qu'il est *peu commode d'utiliser sur route*. Aussi, dans ce cas, il vaut mieux avoir recours à l'ancienne méthode, mais en observant **que la dose à employer doit être de 100 gr. pour un pneu de 85 ou de 90 m/m et de 200 gr. pour un pneu de 105 et de 120 m/m.**

Bien entendu, il faut apporter le plus *grand soin à obtenir une bonne répartition* et à éviter les amas toujours possibles.

Il faut vider la dose dans le fond de l'enveloppe, puis faire tourner *lentement* la roue. Quand le talc paraît être bien répandu, continuer à faire tourner la roue en frappant *légèrement* l'enveloppe sur le roulement et les côtés, avec un levier de démontage par exemple, de cette façon, le talc s'élève en nuage et s'attache à tous les points de l'enveloppe.

Ainsi, les endroits qui auraient pu se *charger davantage perdront leur excédent*. Par mesure de précaution, *regarder à l'intérieur de l'enveloppe* pour vous assurer qu'il n'y a sur aucun point une accumulation suspecte de poussière blanche.

En observant ces prescriptions, nous sommes certains que vous vous éviterez les mécomptes souvent graves que nous avons tenu à vous signaler.

Puisque nous sommes sur la question du talc, profitons-en pour réagir contre une très fâcheuse habitude de certains chauffeurs. Il arrive que, par suite d'un éclatement, par exemple, ou pour toute autre cause, vous désirez débarrasser l'intérieur ou partie de l'intérieur de votre enveloppe, du talc qui s'y trouve.

Pour cela beaucoup ne trouvent rien de mieux que de *laver à l'eau l'intérieur de leur enveloppe*. Or c'est une habitude **absolument funeste** et bonne tout au plus à provoquer la *moisissure et même la pourriture des toiles de l'enveloppe*, parce que l'eau est beaucoup trop longue à sécher et qu'on ne peut laisser impunément ainsi les toiles de l'enveloppe au *contact de l'humidité* pendant ce temps.

Pour enlever le talc, il faut d'abord *brosser à sec* l'intérieur de l'enveloppe et ensuite, pour entraîner le surplus, imbiber avec de **l'esprit de bois ou alcool à brûler ordinaire du commerce.**

Avant d'appliquer de la dissolution ou un emplâtre, il faut préalablement *laisser sécher*, ce qui est en général l'affaire d'une demi-heure.

Il ne faut pas non plus employer pour le même usage de la *benzine ou de l'essence*, car l'une et l'autre **ramolliraient le caoutchouc** qui lie entre elles les toiles du pneu et provoqueraient des troubles graves.

Enfin, ne pas oublier qu'il faut que la surface soit *parfaitement sèche* pour que l'emplâtre colle bien.

MICHELIN ET Cie.

BIBLIOGRAPHIE

LE GUIDE DU PARIEUR pour les *Courses plates en 1903*, et *manières d'étudier ces courses*, par le comte M. DE CASTRIES. — Format de poche : 5 fr.

Ce livre étudie les différents éléments qui constituent la chance d'un cheval dans une course : *la qualité de l'animal, ses aptitudes spéciales, son état d'entraînement*. Ce dernier facteur seul varie : Qaand aux deux autres, on peut les établir d'une manière à peu près fixe, en se basant sur les résultats déjà connus.

Le *Guide du Parieur* donne une liste alphabétique d'environ 400 chevaux de plat, dont il apprécie la qualité respective et les aptitudes, et laisse, en regard, une page blanche permettant de noter après une épreuve la performance des concurrents, et d'obtenir ainsi pour chacun le tableau des étapes successives suivies par son entraînement.

En dehors des idées émises par l'auteur, ce guide est donc, de plus, le vade-mecum indispensable et pratique pour tout sportsman désirant noter au jour le jour les divers résultats sportifs.

LES ALPES DE SAVOIE, flore, faune, phénomènes physiques, par J. CORCELLE, agrégé de l'Université. In-8 : 2 francs.

Tous les touristes liront avec intérêt et fruit le livre dont nous venons de transcrire le titre. Il est consacré à une région qu'ils aiment entre toutes, la Savoie, qui est aussi belle que la Suisse, et qui nous appartient. L'auteur, M. Corcelle, l'habite depuis vingt ans, et en sa qualité de géographe, l'a parcourue en tous sens et la connait dans tous ses recoins, qui sont charmants L'ouvrage se divise en chapitres dont nous transcrivons les titres pour en montrer l'intérêt : « La dépopulation des Alpes. La chasse au chamois, la mort du chamois. Le bouquetin des Alpes, Les moutons transhumants, L'ours des Alpes, Les fleurs et les oiseaux, Le jardin botanique du Lautaret, L'avalanche, Sur la glace, Sur la neige, Le ski, La garde des Alpes, Le sommet du mont Blanc, Les premiers ballons et X de Maistre.

Le recueil est très varié : il mérite de prendre place dans toutes les bibliothèques des coureurs de route, tant en raison des mérites du style que des faits nouveaux qu'il renferme.

COMMENT DEVENIR FORT
par J. DE LERNE, avec préface de GABRIEL BONVALOT.
1 volume..... 3.50
En vente à notre Salle d'Exposition,
9, Avenue de l'Opéra, (au rez-de-chaussée).

Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

UN FRANC la ligne de 40 lettres
Petites annonces commerciales : **1 fr. 25** *la ligne.*
Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.
passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

URANCES SPORTIVES

urances Spéciales, *20, Rue Taitbout Paris.* Téléphone : 283-41.

rance contre les accidents, pour être bien st-à-dire pour donner à ceux qui la con- pleine et entière garantie, doit être faite aucoup de soins, et demande le concours alistes rompus à la confection des contrats tituent cette garantie.

s'agisse d'assurances automobiles, de che- voitures, ou d'assurances individuelles, la ouscrite ne vaut que par les clauses y ins- auses qui varient à l'infini suivant les cas.

ssurances Spéciales, 20, rue Taitbout, se chargent de toutes les assurances en et tout particulièrement des assurances s pour lesquelles elles se sont spécialisées. es sportsmen qui voudront être bien assu- e pas payer des primes exagérées feront en de s'adresser aux **Assurances Spé-** 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donne- te satisfaction.

emande, les **Assurances Spéciales** en- onner verbalement toutes les explications

donner rendez-vous, écrire ou téléphoner .

AUTOMOBILES

ormation de motocycles à pétrole en voi- es 2 places côte à côte. Débrayages 2 vi- amy, 160, rue Oberkampf, Paris. Télé- 23-05. (6215)

lité de location d'Automobiles. e **Bob-Walter**, 83, av. Grande-Armée. 503-50. Vente. Leçons. Achat. (0000)

re d'occasion.
, Mors limousine.
Mors tonneau avec dais.
anhard, belle carr. avec capote.
Panhard tonneau.
éger Phénix dynamo, carrosserie neuve.
Rochet-Petit, dais, glace, parfait état.
Delahaye, 6 place, dais, 2 places, tous les oires.
Panhard.
son immédiate des châssis Dietrich, Mors, , Clément, modèles 1903. Auto-Palace, 77 *bis*, le la Grande-Armée, ancien établissement Tél. 524-27. (8029)

ons : 2 Panhard, 4 chx, transformées en es légères, moteur faisant 6 chx, à vendre ché. Demandez à essayer L'EUROPÉENNE, auffeur, moteur de Dion, 6 chx, 3 vitesses ie arrière, roues bois, à 3800 fr., la voiture le plus de succès dans le Critérium de nation, 1re du classement général. Paris- ir, 28, rue Mogador. Tél. 281-80. (8011)

A vendre : Carrosserie tonneau *Kellner*, 4 pl. 1m,80/85 bois aluminium, baquets arrière garnis vache vernie. Bonâtre, 22, rue Violet. (0000)

A vendre : Panh.-Lev. 12 chx. carros. Labourdette. Panh.-Lev. 8 chx Paris-Amsterdam, 2 all., carr. de luxe Labourdette.
Panh.-Lev. 8 chx Paris-Amsterdam.
Clément 8 chx, 2 cyl., carros. limousine et double phaéton, roues égales, 2 phares-lanternes, nombreux accessoires.
Clément, 8 chx. 2 cyl., roues égales tonneau,
Ernest Loste, 37, rue Brunel, Paris. Téléph. 555-43. (8012).

CHEVAUX

Attelage complet, ponette espagnole 1m,25, 7 ans, sans tare, toute sécurité. Dame ou enfants, avec tonneau neuf, garni drap rouge, très soigné, harnais jaune 1 100 francs tout rendu gare acheteur. M. Bernaud, château de Kerpape, Plœmeur (Morbihan). (0000)

Cob trotteur exceptionnel valant tous les prix pour un amateur de vitesse, action et distinction 1m,61, 5 ans, net, étoffé, merveilleux pour 2 roues ou coupé Paris. Fait kilomètre moins de 1m50 et garanti 28 à l'heure, avec gestes superbes. Mené par dame. Peur rien. Toute sécurité, garanties et essais les plus étendus, 4000 francs, photographie. M. Bernaud, château de Kerpape, Plœmeur (Morbihan). (0000)

CHIENS

Chiens de toutes races : Colleys, Loulous, Cockers, Fox-terriers, Griffons. Bocquet, 35, rue Clisson. (8008)

DIVERS

Vendre, échanger, fusil percussion contre bicyclette. Paul Merlier, Robecq, Saint-Venant (Pas-de-Calais). (8032)

A vendre bonne condition, tri à pétrole, 2 ch. 3/4 avec voit. remorque, pièces de rechanges, réservoirs, eau, essence et huile, parfait état. — 21, rue Lavoisier, Desfossé. (2031)

Echos

NOS JARDINS

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* sont toujours certains de trouver d'excellents tuyaux d'arrosage résistants à toutes pressions, ainsi que les accessoires de montage, chez Morel, passage du Havre, 61 (*près l'entrée de la gare Saint-Lazare*), maison très recommandée pour la bonne qualité de tous ses produits en caoutchouc.

LA SUPPRESSION DES CARBURATEURS

Quoique cela puisse paraître impossible, ce sera bientôt chose faite, grâce à M. Hautier, l'intelligent directeur de la Société Hautier et Cie. En effet, ladite maison va lancer bientôt sur le marché un type de réservoir gazogène dont on a dit le plus grand bien.

Ce réservoir gazogène supprimerait purement et simplement le carburateur actuel et sa délicate fonction. Il réaliserait, de plus, le maximum d'économie et de rendement.

Espérons que nous le verrons prochainement en ligne.

***

AVIS AUX CHAUFFEURS PARISIENS

La plupart des chauffeurs sont obligés de garer leur voiture près des fortifications parce qu'ils ignorent l'existence, en plein centre de Paris, d'un garage spacieux, confortable, où l'on puisse en toute sécurité laisser son automobile.

A ceux-là, nous dirons que cet établissement existe : c'est le Grand Garage central situé 4, rue Buffault (faubourg Montmartre), dont le directeur est M. Bory, bien connu dans le monde de l'automobile.

Ajoutons que le Grand Garage central, est concessionnaire des voitures Darracq.

***

VICHY-ÉTAT

Il faut refuser impitoyablement, comme n'étant pas authentique, toute bouteille d'eau de Vichy-État, des célèbres sources Célestins, Grande-Grille ou Hôpital, ne portant pas sur le goulot le disque bleu *Vichy-État*, qui garantit l'authenticité de l'eau puisée sous le controle de l'État.

***

UN RECORDMAN

Nous avons donné dans un de nos récents numéros la photographie de Ch. S. Rolls qui vient de battre le record du monde du kilomètre en 27 secondes. Ajoutons que cette performance a été faite avec une voiture munie de pneumatiques *Dunlop*.

***

CHEMINS DE FER DU NORD ET DU SOUTH EASTERN & CHATAM

Paris à Londres en 7 heures.
Services Rapides, Quotidiens, de la Malle.
Départs de Paris-Nord à
8 h. 40 *m.* — 9 h. 45 *m.* — 11 h. 35 *m.* — 4 h. *s.* — 9 h. *s.*
Traversée maritime env. 1 heure
Pour prix des places et renseignements, s'adresser à l'Agence de la Compagnie, 30, Boulevard des Italiens, ou à la Gare du Nord.

HORS CONCOURS
MEMBRE du JURY, PARIS 1900
ALCOOL DE MENTHE **RICQLÈS**
(Le Seul Alcool de Menthe véritable)
SOUVERAIN contre Indigestions, Maux de Cœur, de Tête, d'Estomac, Grippe et Refroidissements.
EXCELLENT aussi pour les DENTS et la TOILETTE.
Exiger le nom : DE RICQLÈS

OFFICIERS MINISTÉRIELS

CHASSE très giboyeuse, 420 hectares, 1 h. Paris. A louer de suite, avec ou sans château et parc. S'adresser à Me MACIET, notaire à Paris, 60, boulevard Sébastopol.

MAISON A PARIS RUE St-GEORGES 8, Contenance 282 m. Revenu 20755 fr. M. à p. 300 000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 7 avril 1903. S'ad. à Me FLAMANT-DUVAL, n., 24, r. Lafayette.

MAISON à PARIS, rue du Théâtre, 102 Cce 500 m. Rev. 6 200 fr. M. à p. 62 000. A adjuger sur 1 enchère Ch. notaire à Paris, le 7 avril 1903. S'adresser à Me BOURDEL, notaire à Paris, 30, rue Beuret.

LAGNY (S.-et-M.), à vendre Gde MAISON de 2 étages pouvant convenir à une nombreuse famille, industrie ou maison de santé. Calorifère desservant toute la maison. Grand jardin 3000 ou 4500 mètres. S'adresser à Me BOISSEAU, notaire, et Brébion à Lagny.

Etudes de Me André TRUBERT, avoué à Dreux. et de Me BOILLOT, notaire à La Ferté-Vidame (Eure-et-Loir).

A VENDRE à la mairie de la Ferté-Vidame (E.-et-L.), par le ministère de Me BOILLOT, le dimanche 26 avril 1903, à 2 heures,

LE DOMAINE DU HALLIER
Sis commune de la Ferté-Vidame et comprenant :
BEAU CHATEAU moderne, vastes communs, pelouses, 54 hectares de terre et bois autour des bâtiments. CHASSE.
Mise à prix. . . . . 20000 fr.

MAISON r. Fontaine, 52. Cce 174 m. 32 env. Rev. net 14000 fr. M. à p. 150000 fr. A adj. sur 1 ench. Ch. not. Paris, le 5 mai. S'adr. à Me HUILLIER, not., 83, Bd Haussmann.

MAISONS à vend. de suite. L'une neuve, louée 4500. Prix, 56000. — Autre, louée 15 000. Prix, 185 000. S'ad. M. Bourgoin, 2, r. du 4-Septembre, Paris.

DERNIÈRE MODE DE LONDRES

POUR L'AUTOMOBILE
HOMMES ET DAMES
STAGG 7, RUE AUBER Paris

Lire "FEMINA" LA REVUE IDÉALE De la Femme et de la Jeune Fille

e Gérant : JARRIGE.

CORBEIL — Imp. ÉD. CRÉTÉ